Comisión de Industria, Energía y Minería
S/C

Versión Taquigráfica N° 2357 de 2004

CÁMARA DEL GAS VEHICULAR
Ver exposición

INTERGREMIAL DEL TRANSPORTE
Ver exposición

INTERCAMERAL AUTOMOTRIZ
Ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 24 de marzo de 2004

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante José Homero Mello.
MIEMBROS:	Señores Representantes Nelson Bosch y Ruben Obispo.
DELEGADO DE SECTOR:	Señor Representante Martín Ponce de León.
ASISTEN:	Señores Representantes Ronald Pais, Enrique Pintado y Jaime Mario Trobo.
INVITADOS:	Por la Cámara Uruguaya del Gas Natural Vehicular, señores Nelson Zerbini, Presidente; Manuel Touriño y licenciada Mercedes Álvarez, y por la Cámara Argentina del GNC, ingeniero Horacio Abeledo.
	Por la Intergremial del Transporte, señores Humberto Perrone, Ney Ramírez y José Pérez.
	Por la Intercameral Automotriz, señores Ernesto Soler, Horacio Moyano, Eduardo Sojo, Miguel A. Rocca Couture y Daniel Ciaponi.

SEÑOR PRESIDENTE. (Mello).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir por la Cámara Uruguaya del Gas Natural Vehicular Comprimido al señor Nelson Zerbini, al señor Manuel Touriño y a la consultora, licenciada Mercedes Álvarez y por la Cámara Argentina del GNC al ingeniero Horacio Abeledo, quienes solicitaron una visita a esta Comisión a

los efectos de explicar el escenario actual del gas natural comprimido y las posibles conexiones de nuestro país con la República Argentina.

SEÑORA ÁLVAREZ.- Antes que nada, queremos agradecer a la Comisión por habernos recibido.

Quiero señalar que en el día de hoy nos acompaña el señor Horacio Abeledo, que es ingeniero electromecánico y ha realizado sistemas de medición de caudal, sistemas de seguridad intrínseca, sistemas de carga de gas, sistemas de fidelización, normas para áreas clasificadas, "software" de control y también es consultor de sistemas de compresión de gases.

Obra en nuestro poder un informe que tiene por objeto describir cómo se produjo el desarrollo del consumo de GNC en Argentina y cómo debería implementarse en Uruguay para obtener los mayores beneficios de este combustible.

SEÑOR ABELEDO.- Agradezco la deferencia por habernos recibido.

La idea es trasladar a Uruguay todos los beneficios que el GNC produjo a la Argentina. Uruguay es el único país que todavía no se ha despertado, a pesar de que la Cámara Uruguaya del Gas ha hecho grandes esfuerzos. Brasil y Argentina son los países que más impulso han desarrollado con el GNC y Uruguay debería seguir el ejemplo de ellos.

Los beneficios del GNC los podemos comprobar en los aspectos sociales, económicos y ecológicos. Pero creo que los más importante son los económicos y a partir de ahí es donde se desarrolla realmente una industria pujante como es la del GNC.

En Argentina se realizó la primera experiencia de Latinoamérica, aunque al principio hubo gran resistencia a utilizar este combustible. Este país tiene la ventaja de ser productor de GNC como subproducto de la extracción de petróleo y siempre contó con una muy buena distribución de gasoductos. Estos dos hechos permitieron el desarrollo del GNC.

La ventaja del GNC es que es un combustible muy limpio, muy económico y seguro a diferencia del GLP, que es un buen combustible pero costoso y no es seguro porque al ser líquido cualquier accidente produce derrame y en el caso de que se inflame es incontrolable y es muy difícil apagar ese foco ígneo. Con el GNC todos esos problemas han desaparecido. La experiencia de Argentina es muy buena; no ha habido accidentes, y los pocos que hubo se debieron a la mala praxis de la gente que cargó garrafas que no son aptas para este gas y se produjeron accidentes sin lesiones graves o muertes. Por lo tanto, la seguridad del GNC está absolutamente probada.

Argentina ha desarrollado muy bien esta industria a tal punto que es líder en el mundo. Desde este país salen equipamientos para Pakistán, India y, por supuesto, Brasil. Todo el mundo de a poco se está convirtiendo al GNC, que es un combustible para países pobres o en vías de desarrollo. Este no es un tema menor.

En Argentina, gracias al GNC una enorme cantidad de gente -las capas más bajas- pudo insertarse nuevamente en la sociedad. Después de todos estos avatares económicos que vivió el país mucha gente quedó sumergida. Gracias al GNC pudieron desarrollarse industrias cuentapropistas, taxis, remises, fletes; en fin, se produjo un gran movimiento en el tejido social de menores recursos que sigue en crecimiento y es un soporte social importantísimo. Una enorme cantidad de vehículos que no se podían utilizar por el consumo se integró nuevamente al mercado; el crecimiento es muy sostenido. En Argentina se están convirtiendo aproximadamente treinta mil vehículos mensuales desde hace dos años. Esta es una cantidad importante. En Uruguay el parque automotor es menor por lo que, supongo, que será el 5% anual, pero es un número interesante.

¿Por qué usar GNC? Porque el país va a ahorrar mucho dinero. El GNC es mucho más barato que comprar crudo para luego procesarlo y hacer combustibles líquidos. En una primera aproximación creo que hay que poner acento en lo económico. El país va a poder volcar a destinos más acuciantes los recursos que actualmente se están dilapidando en combustibles líquidos. Hay que dejar que el gas natural comprimido se vaya desarrollando, y que la actividad privada se haga cargo de eso.

El desarrollo del gas natural comprimido no le costaría nada al Estado como inversión, porque ya la hizo, al construir un gasoducto que es muy importante. Con eso alcanza como para comenzar a poner estaciones y que la gente se empiece a convertir al gas natural comprimido. Después la actividad privada tendrá que hacerse cargo, con el riesgo que representa hacer inversiones y lograr que el parque automotor se vaya convirtiendo. No hay que recurrir a financiaciones onerosas. La actividad privada podría avanzar dentro de un marco que debe ser establecido por el Estado, puesto que es un tema energético y, como tal, la función del Estado de apuntar hacia dónde llevar este combustible es primordial.

SEÑOR OBISPO.- Compartimos el criterio de que el país debe tener una política energética en torno a ciertos objetivos: cuánto gas natural, el gas natural comprimido hacia dónde, biomasa, etcétera. Creo que en ese sentido, sí hay cierto atraso. Comentábamos el otro día con un empresario del gas el hecho de que en Uruguay todavía falta una cultura del gas, que habrá que ir promoviendo. Para ello es importante definir políticas.

Una de las objeciones que se plantean en torno al gas natural comprimido es que el precio del gas en Argentina está contenido y por esa razón faltan inversiones en ese sector, al punto de haber surgido algunos problemas de generación eléctrica. Nos preocupa saber si esos problemas no afectarían después a nuestra matriz energética, en caso de que se desarrolle esa industria.

SEÑOR TROBO.- Yo pensaba formular la misma pregunta que planteaba el señor Diputado Obispo.

Hoy hay en la Argentina una situación de crisis en el sector energético, como resultado del control que ha habido sobre los precios, en particular del gas. Obviamente, cabe preguntarse en qué medida la realidad del precio de los combustibles -en especial del gas- y esa masiva conversión de automóviles al gas es el resultado de que existe una competencia en los precios que beneficia al consumidor cuando consume gas y no cuando consume combustibles derivados del petróleo, sin que esto implique un juicio de valor con relación al tema del gas, que es muy importante y acerca del cual Uruguay tiene que resolver rápidamente. Pero acá la cuestión tiene otras características, puesto que todavía persisten monopolios que han trabado la posibilidad del desarrollo de este tipo de combustibles alternativos.

Si tuviéramos que equilibrar los valores del precio internacional del gas con los del petróleo y sus derivados, ¿cuál sería la ventaja competitiva, más allá de las cuestiones ambientales, para el consumidor del gas para vehículos?

SEÑOR PONCE DEL LEÓN.- Hoy estamos ante un problema dramático que nos está costando mucho dinero. En definitiva, no se entrega gas a las empresas generadoras de electricidad con las que UTE tiene firmados los convenios y somos "gasdependientes" de Argentina. Entonces, con una lógica de primera aproximación -ojalá algún día eso se modifique, pero hoy las cosas son así-, cuando alguien tiene problemas empieza por cortar el suministro a sus vecinos. En otros combustibles, como el gasoil, si se corta un suministro hay alternativos. Inclusive dentro de las dos variantes que hay de uso de gas vehicular, lo cierto es que si se corta el suministro del GLP, como se licua fácilmente, se puede obtener a partir de otro suministro, pero los transportes internacionales del gas natural que no sean por gasoducto recién se están desarrollando y todavía no resultan accesibles. Por tanto, si a nosotros, por un problema del país vecino, se nos corta el gas, y el gas es para convertirse en energía eléctrica, hay alternativas como las que hoy se están manejando a costos altos, pero si se nos corta el gas y este es para uso vehicular, ¿qué se hace? Es otra forma de plantear lo mismo, en definitiva. Lo que digo es que la vida nos está demostrando en estos días que los contratos no alcanzan. Entonces acá estamos con un problema muy gordo.

SEÑOR ABELEDO.- Claramente, la objeción que ustedes hacen es la médula de todo este problema. Hay que entender lo siguiente: la contribución a la producción global del gas natural comprimido, en Argentina, es apenas del 8% al 10%. Y hablamos de este porcentaje en un momento en que el consumo del gas natural comprimido ha aumentado de forma muy importante. Es claro que en el mercado argentino el 8% o el 10% no implica escasez de gas.

Por otra parte, el gas natural no está regulado por la OPEP; no hay acuerdos internacionales para este combustible. Entonces, cuando el precio del barril de petróleo sube o baja, ello no incide en el gas natural.

Tradicionalmente, el gas natural es venteado. Cuando se perfora un pozo, el gas molesta: se usa como elemento de compresión para poder extraer el petróleo; actualmente, el gas se sigue venteando. Los mayores productores de petróleo, Venezuela y los países árabes, ventean el gas natural; o sea que es un producto que se tira.

En Argentina el gas natural también se tiró toda la vida; y cuando se nos ocurrió emplear el gas natural comprimido en los vehículos, los productores de petróleo se dieron cuenta de que había cambiado el mapa de la energía. Entonces, están haciendo esfuerzos para tratar de introducir el gas natural comprimido en la misma matriz de los combustibles líquidos, pero eso no puede ser.

Argentina tiene mucho gas natural; las deficiencias que existen son exclusivamente de transporte y no de generación, porque el gas, está. El problema es que no se puede o no se quiere transportar.

Las usinas podrían volver a usar gasoil perfectamente, como hicieron toda la vida, pero no quieren hacerlo, porque no les conviene. Ahora se han pasado todas al gas porque es mucho más barato y ahí aparece la crisis con este combustible.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- Quisiéramos centrarnos en un aspecto que considero medular.

Hablemos de la situación actual en Argentina. Si hay problemas con el gas, de alguna manera, esa situación se reparte proporcionalmente a los distintos usuarios. Es probable que se le esté cortando el suministro a algunos, pero no para el uso vehicular. En todo caso, se puede resolver el problema, decidiendo qué se corta aquí o allá.

Pero lo que está sucediendo en estos días nos plantea un tema mucho más importante, que está en carne viva: qué pasa si nos cortan todo, porque tenemos un problema de acceso. La razón puede ser de precios, de negociaciones políticas; puede haber razones técnicas, etcétera. Entonces, además de las catástrofes de fuerza mayor, que son imponderables, aparece otro imponderable. Me refiero a razones que no son de fuerza mayor, sino más bien de mercado, que hacen que Uruguay se quede sin gas.

SEÑOR ABELEDO.- Cuando se establece un contrato de compra de gas, hay básicamente dos modalidades: suministro ininterrumpible y suministro interrumpible. Es claro que el suministro interrumpible es más barato. Uruguay ha firmado con Argentina un convenio de suministro ininterrumpible; esto quiere decir que de ninguna manera se va a quedar sin gas. La única posibilidad de que ello ocurra sería por fuerza mayor, por ejemplo, que se corte el gasoducto, que exista un problema mecánico o que se rompa el caño. Pero de ninguna manera los avatares comerciales incidirán en el suministro de gas en el Uruguay. Este contrato ya está firmado; no se puede firmar nada más que no sea con estas características.

SEÑOR TROBO.- Los visitantes sabrán perdonar que los Diputados estamos sensibilizados por una situación vinculada al tema que hoy se nos presenta y que nos afecta. Uruguay está teniendo que pagar seis veces más el precio del megavatio, precisamente, porque al haber apostado al negocio del gas ha supuesto no tener determinado suministro. Esperemos que este problema se resuelva rápidamente.

Con respecto al costo o al valor del combustible para el usuario, ¿cuál es la ventaja del gas, sin perjuicio de las consideraciones que haya sobre el mercado de este combustible en la región? El ingeniero Abeledo decía que no se trataba de precios internacionales, sino locales. Y yo creo que debemos tener una visión de cuál es la ventaja, en la medida en que propiciemos la alternativa del gas comprimido para el transporte vehicular.

SEÑOR ABELEDO.- La ventaja para el usuario es que va a pagar -supongo que esto también se podrá lograr en el Uruguay- la mitad de lo que vale el gasoil.

SEÑOR ZERBINI.- Con respecto a los precios internacionales, y al temor sobre lo que pasará con el precio del gas en el Uruguay, debo decir que el contrato que Uruguay firmó con Argentina, aparte de ser por suministro ininterrumpible, se ha establecido en dólares. Quiere decir que el precio no se va a alterar en absoluto. Momentáneamente, por un problema interno, Argentina ha dejado en el contrato

el precio en pesos argentinos, y está allá abajo; eso es cierto, pero se va a cambiar en algún momento. De todas maneras, en Argentina al gas prácticamente lo están regalando

Nosotros tenemos un contrato de suministro ininterrumpido firmado en dólares y por muchos años; así que nunca lo podrán cortar. Como bien se dijo, puede haber una cuestión de fuerza mayor, pero hay que tener en cuenta que si se corta un cable de alta tensión, también nos quedamos sin luz.

Otra ventaja importantísima del gas, y que hemos repetido varias veces, es que este combustible prácticamente es más barato que el agua que bebemos, porque cuando se hace una perforación y aparece gas natural, tal cual se extrae va al automóvil. En tanto, el agua que usamos debe ser bombeada, filtrada, etcétera. Al gas natural no hay que hacerle nada de eso: va al consumidor final tal como se extrae. Por eso es muy barato y va a seguir siéndolo siempre; no tendrá aumentos ni sorpresas. Además, como bien se dijo, está fuera de la órbita del petróleo. Entonces, el petróleo puede seguir aumentando las veces que sea, que el gas siempre seguirá al mismo precio. Nosotros corremos con el dólar y no con el barril.

Para el Uruguay es una gran cosa tener al lado toda la tecnología de los argentinos. Ellos cooperan con mucho gusto con nuestra Cámara y la orientan. ¿Saben lo que significa contar con un maestro de veinte años de experiencia mundial? Para nosotros la categoría que nos proporcionan los argentinos es inigualable; quiere decir que prácticamente tenemos todo resuelto.

SEÑOR OBISPO.- Reconocemos que es una ventaja estar próximos a un productor de gas. Nos parece que es algo positivo, y que las inversiones en los gasoductos involucran una visión regional y la utilización de esas ventajas, más allá de la preocupación que puedan generar las modificaciones que se produzcan. Por ejemplo, hubo modificaciones en cuanto a la moneda de los contratos, una decisión unilateral que creó condiciones de negociación y conflictos.

El otro tema está relacionado con el precio. La delegación dice que hay estabilidad en el precio; está bien, pero según la información que hemos recibido, el precio del gas es un precio contenido y los productores de gas reclaman mejores precios. Como consecuencia de esos precios contenidos, debido a problemas de país -que son atendibles-, y a las dificultades del transporte, no han existido inversiones. Entonces, quisiera que el ingeniero nos diera su visión de si eso es así.

Por otro lado, desearía que también nos diera su opinión acerca de la información que nos ha llegado en cuanto a que la Argentina ha hecho un convenio con Bolivia, pues habría un gasoducto que vendría desde ese país hasta Entre Ríos, hacia la Mesopotamia, y que eso potenciaría la posibilidad de suministrar gas a la zona del litoral.

Reitero que me gustaría tener información sobre el tema del precio y de la interconexión, porque eso potenciaría las posibilidades de desarrollo de todo lo vinculado al gas en la región del litoral.

SEÑOR ABELEDO.- En Argentina, el precio por millón de BTU -que es la unidad de energía- alcanza los US$ 0,12; el precio internacional del gas es cuatro veces mayor. Indudablemente, Argentina tiene barato el gas. A Uruguay eso no le debe preocupar porque en el contrato firmado el precio está fijado en dólares, o sea que importa poco si en Argentina está barato o en el mundo está caro; lo que importa es lo que Argentina le va a cobrar a Uruguay. Es decir que en ese aspecto va a haber una seguridad.

Con respecto al gasoducto que mencionaba el señor Diputado, así es. En Argentina todavía falta integrar a Misiones y a Corrientes porque, prácticamente, el sur de Entre Ríos ya tiene gas natural comprimido. Y ese gasoducto va a integrar esas dos provincias que se han quedado sin gas. Misiones es una provincia importante porque, por ejemplo, a la industria maderera el gas le va a venir muy bien.

Ahora bien, ese gasoducto va a integrar más la región, pero difícilmente se pueda pensar que un gasoducto argentino, con los precios que tiene Argentina, vaya a convenir a Uruguay. Me refiero a lo que está pasando en Entre Ríos. Si los uruguayos que están en Fray Bentos tienen gas, van a ir a Argentina, porque allí va a ser mucho más barato. Acá hay que pensar en la integración de la región dando un bienestar parejo, general, y no ver si es más barato o más caro. Si en algún momento el MERCOSUR se desarrolla, tendremos una moneda única y ahí se acabarán todos estos problemas.

Quisiera mencionar otro aspecto que puede hacer a la cuestión del gas natural comprimido en el Uruguay. Los que producimos equipos en Argentina miramos con buenos ojos a Uruguay como para establecer alguna industria, en particular, en el rubro en el que yo me desempeño, que es la construcción de los surtidores. Para nosotros no sería difícil traer los surtidores a Uruguay si encontramos ventajas para poder exportar al mundo; por supuesto, a Argentina y Brasil de manera rápida, pero después al resto del mundo. El mundo se está desarrollando de manera impresionante. India es un país clave en la compra de equipamiento de gas natural comprimido. Ya hay dos empresas argentinas instaladas, y una de ellas tiene el monopolio del gas natural en India. Lo mismo ocurre en Brasil, donde el equipamiento argentino alcanza el 90%.

Está muy bien que existan todas estas dudas; en Argentina también las hubo. Se decía que cuando los autos empezaran a consumir gas natural comprimido, en invierno no se iba a poder encender la calefacción. Eso es producto de los mitos que se van creando por desconocimiento. Parece mentira, pero lo que consume un automóvil frente a la producción de gas de un país es insignificante. Las empresas que consumen mucho gas son las productoras de energía eléctrica.

Uruguay podría desarrollar industrias como, por ejemplo, la del vidrio o la de la cerámica, que consumen mucha energía y el gas natural comprimido no sería una mala idea para hacerlo posible.

SEÑOR OBISPO.- Formulamos estas interrogantes porque entendemos necesario tener un panorama absolutamente claro de las responsabilidades que conlleva generar una matriz y sus alternativas. No quiere decir que estemos en contra; son estudios de las posibilidades que tiene el país.

Como decía hoy: nosotros somos partidarios de que el país determine políticas energéticas en lo que tiene que ver con cuál va a ser la participación del gas, qué vamos a hacer con el GLP, qué vamos a hacer con el combustible líquido y qué vamos a hacer con la biomasa. Entonces, me parece que todos los aportes que se hagan, más allá de la estructura monopólica que el país tiene en el rubro de los combustibles -como decía el señor Diputado Trobo-, de toda la estructura fiscal -también eso incide en las definiciones; sin duda es así- y del tema de los costos de una estación de gas natural comprimido, que sabemos que son bastante altos, son útiles porque el país debe tener pleno conocimiento para poder tomar decisiones. También somos conscientes de que hay atrasos en esto. Ha habido preocupación por este tema de parte del Partido Nacional y del Frente Amplio. Reiteramos nuestra preocupación por la utilización de este combustible, pero nos parece importante tener absolutamente claro cuál es el escenario en el que estamos.

SEÑOR TROBO.- Quiero dejar constancia de que nuestro Partido es partidario de dar la más amplia posibilidad al consumidor que, en definitiva, es quien tiene que elegir cuál es el combustible que va a utilizar. Uruguay tiene una especie de lógica monopólica que todavía existe y que, en algunos casos, es hasta inercial. Hoy se está analizando la reglamentación acerca de la posibilidad de utilizar gas como combustible para los automóviles y tenemos la esperanza de que esta iniciativa sea aprobada rápidamente porque estaríamos dando una respuesta al consumidor, sin perjuicio de considerar determinados aspectos vinculados a la matriz energética, todos ellos muy importantes. Pero hay un hecho real: estamos frente a un combustible más barato, en un país dependiente exclusivamente de los combustibles tradicionales que hemos utilizado. En ese sentido, es bueno que ustedes sepan que el Parlamento tiene a estudio un proyecto de ley que en cierta medida también obliga a la autoridad, en este caso al Poder Ejecutivo, a tomar una determinación, y esperemos lo haga rápidamente. Por supuesto que lo que escuchamos aquí nos instruye mucho y nos preocupa perder el tren en este tipo de opciones o alternativas para los consumidores.

SEÑOR ZERBINI.- Hay muchos intereses, gente que malinterpreta y la oposición, que juega en contra. Este es un producto buenísimo para Uruguay. No hay ninguna duda de que el gas natural va a levantar a un país alicaído. A veces hay temores en cuanto a que no va a haber gas, a que va a escasear, y se dice que en Argentina se han parado las inversiones. Es cierto que se han parado pero, ¿por qué se han parado? ¿Quién va a invertir para dentro de treinta años? Vamos a ser honestos. En Argentina ya hay gas para treinta años sin hacer ningún tipo de perforación más, con las exportaciones incluidas.

Quiere decir que hay malentendidos, la gente habla mal, se tergiversan las palabras. En Bolivia hay gas para doscientos años. En el mundo hay gas para doscientos años. Quiere decir que es un combustible que nos va a favorecer enormemente, por las características del país en el cual estamos. Bien decía el ingeniero Abeledo

que los primeros automóviles que se van a empezar a convertir son los que están parados. Despacito va a empezar a funcionar uno, después el otro y así se va a desarrollar una nueva industria para el Uruguay entero.

En Argentina tienen ganas de instalar alguna planta acá, lo que no es poca cosa para los uruguayos. Estamos frente a una industria nueva para nuestro país, aunque para los argentinos ya lleva veinte años.

No tenemos ninguna duda de que a partir de la puesta en funcionamiento de este sistema el país va a cambiar. Es cierto que el Gobierno debería ayudar de alguna forma. Habría que hacer algún gasoducto más en el interior, pero hay un sistema que se llama gasoducto virtual, que vamos a ir llevándolo a todo el país. Es de hacer notar que ya estamos trabajando con cuatro o cinco estaciones en Montevideo. En cuanto empiecen a funcionar, la gente va a empezar a convertir los autos. Va a comprobar que el gas es barato, que no tiene olor, que es cómodo y seguro. El gas natural tiene muchas ventajas.

El problema que tenemos en la Cámara es con el GLP, que es un producto dependiente del petróleo y que es peligroso, porque los autos se adaptan para su uso a precios muy reducidos, a $ 3.000. El temor de la Cámara es que ocurra un incidente que nos tire el país al suelo.

SEÑORA ÁLVAREZ.- Sería importante que en el contexto de esta reunión se nos diera una idea de parte del Gobierno uruguayo acerca de la posibilidad de que la empresa Aspro -que tiene el 72% del mercado argentino en la venta de compresores y de surtidores de gas natural comprimido- tenga la posibilidad de armar compresores en algún departamento del interior. No sé si me pueden dar alguna repuesta a eso.

Además, quisiera saber qué beneficios podríamos tener.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo que tenemos que decir a los visitantes -cerrando su visita, que mucho agradecemos- es que los Diputados presentes tenemos una idea clara de que de parte del Estado se necesita el fuerte empuje de una política energética. En ese sentido, tendría que haber una dirección clara para dar seguridad a los inversores.

En la Cámara de Representantes en el mes de diciembre se presentó un proyecto de ley para utilizar el gas natural comprimido y el gas licuado de petróleo. En esa misma dirección sabemos que hay un organismo llamado URSEA, que ya tiene un reglamento propio, que comenzará a instrumentarse a partir del 1º de abril, por el que se definen las normas para convertir los automóviles al uso de gas natural comprimido. Creo que ese es un panorama que va en la dirección de lo que están solicitando.

El problema mayor es el siguiente. El Poder Ejecutivo, en la época en que el Ministro de Industria, Energía y Minería era el señor Bordaberry, envió a la Cámara de Senadores un proyecto de ley que igualaba el impuesto del gas natural comprimido al de las naftas. Sabemos que probablemente no haya votos para aprobar ese proyecto, por lo que el gas natural comprimido quedaría al valor que hemos manejado, es decir, a $ 10.

Desde nuestra óptica no podemos asegurar absolutamente nada. Lo que podemos decir a nuestros visitantes es que el Encuentro Progresista y el Partido Nacional están peleando para que esto que es viable en Uruguay se pueda realizar. Es lo máximo que podemos ofrecer.

SEÑOR OBISPO.- El país tiene una normativa que promueve las inversiones en el interior. La Ley Nº 16.906 -si no me equivoco- establece que las inversiones industriales que se hagan en el interior deben tener determinados beneficios. Sería importante que a través del Ministerio de Industria, Energía y Minería canalizaran ese tema, más allá de las disposiciones que las Intendencias tengan. De pronto por ahí pueden ver las ventajas.

SEÑOR PONCE DE LEÓN.- Como formulé algunas preguntas que apuntaron a las dificultades del sistema, quiero dejar claramente establecida mi opinión favorable a que pueda instalarse. Hay una razón adicional para ello, que no han mencionado y quiero incorporar. No es indiferente para nuestras instalaciones el enorme crecimiento que en el parque automotriz argentino tiene el gas natural. Todos sabemos lo que significa el turismo, por lo que para nosotros es inexorable que haya inversiones en las

estaciones y por supuesto que no serán menores. Es mi opinión que esa opción debe ser habilitada, más allá de las discusiones tributarias.

No quería dejar que mis preguntas, que fueron más bien cuestionadoras de las dificultades, dejaran una sensación de que no acompañamos el proyecto de ley que se mencionaba. Nos parece absurdo que esta opción, más allá de cómo compita en el mercado, sea prohibida por razones legales.

SEÑOR ABELEDO.- Los veo muy preocupados por el riesgo que hay en las inversiones. Se trata de capital privado. Uruguay no va a perder absolutamente nada. Quedó flotando el tema de las inversiones. Viene el privado y pone las estaciones; es su riesgo.

Quiero mencionar otra cosa que hace al futuro y a la matriz energética del país. Todo lo que se haga para gas natural comprimido, los gasoductos, las estaciones, las plantas compresoras, la conversión de automóviles y demás, va a ser útil sin mayores modificaciones para generar hidrógeno en algún momento. Uruguay tiene hidrógeno como cualquier país del mundo y se puede ubicar en el gasoducto. Pero todo esto lo dejamos para más adelante.

SEÑORA ÁLVAREZ.- Como bien se dijo, estamos apostando al turismo externo, pero no olvidemos el turismo interno, porque sabemos que nuestros compatriotas, teniendo dinero en el bolsillo, van a poder pasear durante todo el año, lo cual también es importante.

Muchas gracias.

(Se retiran de Sala los representantes de la Cámara Uruguaya del Gas Vehicular, de la Cámara Uruguaya del Gas Natural Comprimido y de la Cámara Argentina del Gas Natural Comprimido)

(Ingresa a Sala una delegación que representa a la Intergremial de Transporte)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión tiene el gusto de recibir a los señores Ney Ramírez, Humberto Perrone y José Pérez, integrantes de la Intergremial de Transporte, que está en medio de un problema que la afecta. La hemos recibido en la tarde de hoy para que nos explique cuál es su situación.

SEÑOR BOSCH.- Agradezco a la Secretaría y a la Presidencia de esta Comisión el diligenciamiento rápido de esta convocatoria a los transportistas involucrados en un problema difícil, polémico y que es de enorme trascendencia para el sector.

Además, en el día de hoy también hemos convocado a la Intercameral Automotriz, y en los próximos días citaremos al señor Ministro de Industria, Energía y Minería para ocuparnos de un asunto que en opinión del Partido Nacional y del Herrerismo es de enorme perjuicio para diversos sectores de la vida nacional.

Estamos a las órdenes para escuchar las inquietudes que planteen los transportistas en esta primera etapa.

SEÑOR PERRONE.- Estamos acá para exponer la situación que se ha planteado en estos días, cuando el Poder Ejecutivo promulgó un decreto que habilita la importación de camiones usados.

Como se sabe, existía un decreto que fue promulgado el 15 de enero, a través del cual se prohibía la importación de camiones usados. Dicho decreto establecía esta prohibición por un plazo de 180 días, que se ha venido renovando periódicamente.

El 17 de marzo hubo un cambio de rumbo por parte del Poder Ejecutivo: habilitó la importación de camiones usados. El decreto establece las partidas arancelarias de los camiones que están habilitados a ser importados. Esas partidas involucran a todo tipo de camiones de más de tres o de cinco toneladas y de tractores para semirremolques. Prácticamente se trata del abanico completo de lo que es el transporte de carga pesada en Uruguay.

El perjuicio que crea esto es de suma importancia, porque la introducción de camiones usados automáticamente hace descapitalizar a todas las empresas de transporte que ya tenían camiones comprados en plaza. Además, la importación de estos camiones no favorece en nada si tenemos en cuenta que hace algunos años hubo una importación de camiones usados -si no me falla la memoria, fue hace aproximadamente veinte años; no quiero que tomen este dato con total exactitud-, que en la práctica no dio ningún resultado positivo, dado que se trajo gran cantidad de chatarra que estaba tirada en los desarmaderos europeos. Muchos camiones tenían problemas de funcionamiento, por lo cual fue necesario desarmar algunos para hacer funcionar otros.

Entonces, lo que en principio pareció una solución interesante para el transportista, terminó siendo un desastre porque era mayor el costo de mantenimiento de esos camiones usados que el de una unidad nueva. Además, atomizó de tal manera la flota existente, que el parque de repuestos se distorsionó totalmente. Nadie sabía qué modelo venía ni en qué año había sido producido; muchas de las series ya estaban discontinuadas, inclusive en su origen.

Por otra parte, después de haber estado prácticamente cuatro años con la casi totalidad de la flota detenida por distintos motivos por todos conocidos como, por ejemplo, la aftosa, la crisis, etcétera, en que la actividad del país se había visto sumamente menguada, ahora que existe un ligero repunte y que los camiones recién se empiezan a mover, con esta importación masiva de camiones se estará castigando al sector con una sobreoferta de unidades en la plaza que, en definitiva, lo único que va a lograr es arruinar la rentabilidad de las empresas transportistas existentes. Esto es sumamente importante, si se toma en cuenta que la mayor parte de las empresas de camiones los compran en dólares y a pagar a crédito.

Este decreto cambia las condiciones de juego del mercado de un día para el otro, sin que nadie sepa. La gente está pagando los créditos de las inversiones que ya tenía proyectadas; y muchos no han podido pagarlos, han tenido que refinanciarlos. Entonces, cuando existe la posibilidad de que haya un precio razonable en los fletes -reconocido por los propios dadores de fletes-, se da esta situación. En una conversación mantenida en el día de ayer con los cultivadores de arroz, ellos me decían que el precio no era nada del otro mundo, que estaba dentro de los parámetros que históricamente se habían marcado en las cosechas buenas.

Este decreto, por un lado, provoca perjuicios porque la introducción de estos camiones distorsiona el parque automotor y, por otro, porque las empresas transportistas se han descapitalizado y además porque les anula la rentabilidad que tenían para poder seguir pagando los préstamos contraídos.

En una nota enviada a la Presidencia de la República, a los señores Ministros de Transporte y Obras Públicas, de Economía y Finanzas y de Industria, Energía y Minería, solicitamos que este decreto quedara sin efecto y que se volviera al régimen del anterior. Inclusive, propusimos que por la vía legislativa, en lugar de un decreto, se elaborara un proyecto ley que prohibiera la introducción de camiones usados.

En definitiva, entendemos que lo que este decreto hace es perjudicar a todos los sectores involucrados en el tema del transporte y solamente podría beneficiar a sectores que se manejan en la intermediación de este tipo de productos. Tenemos registradas en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas alrededor de 3.500 empresas de transporte y casi la mitad de ellas tienen entre uno y dos camiones. ¿Cómo puede hacer un transportista que tiene un camión para ir a Europa a comprar uno usado, por mejor que esté y por más barato que sea? Evidentemente, no lo puede hacer porque tiene que pagar su camión en dólares y, por otro lado, si quisiera renovar ese vehículo por uno de estos usados, va a morir en un intermediario importador que va a hacer su muy buen negocio trayendo camiones de muy bajo costo en origen para introducir en el mercado nacional. También esto favorece a empresas, que teniendo camiones en otros lugares del mundo, estén interesadas en introducirlos al Uruguay, ya sea como una empresa de transporte o para intermediar en el negocio de la venta de estos camiones. Es decir, ellos ya han realizado una inversión en sus lugares de origen, han pagado estos camiones y les quedó un costo residual. Cualquier otro negocio que hagan de ese costo residual, es una muy buena ganancia.

Entonces, no se favorece a los transportistas pero sí a terceros que, indudablemente, van a hacer un interesante negocio comercial.

SEÑOR TROBO.- Creo que es muy importante la visita a esta Comisión de la organización que nuclea a los transportistas, porque nos va a permitir tener una panorama cercano y profundo de la visión del

sector de los servicios de transporte sobre esta medida que, según tengo entendido, no era conocida antes de que fuera dictada. Es decir que no se había realizado un análisis, sin perjuicio de que se haya elaborado en el ámbito del Poder Ejecutivo. Tenemos entendido que, por ejemplo, no se consultó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que, obviamente, tiene una cuota parte importante en cuanto al manejo de elementos y antecedentes para tomar una medida de estas características.

Quiero dejar de manifiesto muy claramente en la versión taquigráfica que el sector transportista que había anunciado algunas medidas para la jornada de hoy, las ha sometido a nuevas decisiones, en principio posteriores a esta reunión. Por esa razón, yo que soy muy de la intervención parlamentaria en los temas en los cuales hay conflicto -se puede habilitar un espacio de análisis un poco más sereno y eventualmente también una solución del problema-, entiendo que es justo reconocer la actitud que han tenido los transportistas, que sin lugar a dudas tiene que ser objeto de especial consideración.

Voy a formular algunas preguntas que considero importantes para introducirnos en el tema.

En primer lugar, me gustaría saber si desde la visión de ustedes el complejo de los servicios de transporte de Uruguay está en condiciones de satisfacer la demanda de la carga que hoy en día existe en el sector productivo, teniendo en cuenta especialmente el crecimiento que ha tenido el sector pecuario, agrícola y, en particular -tema que se ha señalado como una de las razones de la medida gubernamental- lo relativo al incremento de la producción de soja y la necesidad, en su extracción, de trasladarla a los silos o secaderos. Quisiera saber -reitero- si con la flota actual es posible dar respuesta a esa cuestión.

En segundo término, me gustaría saber si específicamente en la región del MERCOSUR, en particular en Argentina y Brasil, existe un régimen que permita la importación de equipos usados, como lo dispone el Poder Ejecutivo.

En tercer lugar, la pregunta está vinculada con la situación actual de la amortización de la flota que denuncia el sector después de la crisis financiera y económica que seguramente disminuyó en términos históricos la carga transportada y, por lo tanto, los servicios de transporte

En cuarto lugar, la otra pregunta está vinculada con el nuevo régimen de sustitución de IMESI por IVA en el combustible del transporte que sin duda ha tenido, a juicio nuestro, un beneficio muy importante para el sector de la economía formal en general, porque obliga a la formalización del transportista, a los efectos de poder descontar ese impuesto y abaratar sus costos y sus precios.

Tengo la versión -ustedes me la podrán o no confirmar- de que algunos fletes, en algunas circunstancias -sobre todo en zafras agrícolas-, se pagaban con combustible por parte de los productores, lo que contribuía a la informalidad. De hecho, hoy puede haber para una situación de esas características un costo mayor del flete. Sin embargo, como es lógico, lo que ha habido es una formalización del sector transporte con beneficios para la comunidad en general y también en lo tributario.

SEÑOR OBISPO.- El transporte es un sector fundamental en la vida del país. A nosotros nos gusta mucho hablar del Uruguay productivo y en ese marco incluimos a los servicios que complementan toda la actividad que el país debe desarrollar.

Nosotros consideramos que aquellos empresarios que con sacrificio han adquirido su unidad -en dólares-, asumiendo deudas, deben tener reglas de juego claras. Cuando cualquier empresa realiza inversiones, las reglas de juego no se pueden cambiar.

A veces uno se pregunta el motivo del Decreto. Debemos tener una visión nacional y suficiente amplitud como para advertir que determinada medida puede ayudar. Pero, sinceramente, en este caso nos llama poderosamente la atención.

Complementando las preguntas formuladas por el señor Diputado Trobo, queremos conocer la realidad del endeudamiento del sector. Y también nos gustaría saber cómo participa el sector del transporte a nivel de los fletes que se mueven dentro del MERCOSUR.

Finalizando, creemos que el Parlamento es un buen ámbito para negociar cosas y para resolver. Me parece que estos temas que afectan a determinados sectores de la producción deben ser tomados con conocimiento y con las debidas consultas, cosa que no ha ocurrido al tomar esta medida.

SEÑOR BOSCH.- Más allá de ratificar las palabras pronunciadas por el señor Diputado Trobo, quiero hacer hincapié en la buena voluntad expuesta por los señores transportistas en cuanto a la suspensión del paro nacional que se realizaría en el día de hoy y que en definitiva fuera suspendido, ameritando esta convocatoria de la reunión con la Comisión de Industria, Energía y Minería. Ese es un buen síntoma, sobre todo porque el diálogo es el que debe imperar, para luego sacar las conclusiones.

En el caso de que este Decreto siguiera vigente y habilitara la importación de estos camiones, nos preocupa saber qué seguridad estaríamos dando al transporte.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los hemos visto muy activos en las negociaciones con el señor Ministro de Industria, Energía y Minería y con el señor Ministro de Economía y Finanzas. Es importante saber en qué quedó ese diálogo con los representantes de esos dos Ministerios, porque el Parlamento puede establecer un canal de diálogo para destrabar este conflicto.

SEÑOR PERRONE.- A título informativo, quisiera que vieran estas fotografías de camiones que se encuentran en el puerto de Montevideo en régimen de puerto libre y que pueden ser importados en cualquier momento, de acuerdo con este Decreto. Las trajimos para que pudieran tener una información sobre estos vehículos cuyo ingreso está próximo.

En cuanto a la cantidad de camiones para las distintas zafras, antes de semana de carnaval estuvimos reunidos con las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y con distintos sectores productivos nacionales, a instancias del Congreso de Intendentes. También participaron algunos señores Intendentes. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha hecho los estudios necesarios de acuerdo con la cantidad de toneladas movidas históricamente y con la flota disponible y tiene la absoluta certeza de que las flotas de camiones serán suficientes. Más allá de los estudios hechos por el Ministerio, nosotros podemos decir que las flotas existentes de vehículos para atender las zafras son totalmente suficientes. En el día de hoy todavía hay camiones que no se han integrado al transporte de las zafras; están haciendo otro tipo de transportes o están parados y se están preparando por ejemplo para hacer la zafra de la soja. Tenemos importantes problemas -que ya habíamos denunciado con anterioridad- en cuanto a la descarga de los camiones. Ayer recibimos información según la cual en la zona de Varela se encuentran para descargar camiones que tienen más de dos días de demora para la descarga. Eso se debe a que de tres secadores que existen en el lugar solamente funciona uno, mientras que dos se están reparando, pero ya no habían funcionado el año pasado. Quiere decir que no se trata de una rotura momentánea sino bastante prolongada.

SEÑOR TROBO.- Tengo la versión de que el camión en Uruguay es utilizado como silo y de que en algunas zafras los camiones están cinco o seis días esperando.

SEÑOR PERRONE.- El año pasado, que no fue una zafra demasiado importante, hubo camiones que vinieron al puerto de Montevideo y estuvieron nueve días para descargar. Como usted comprenderá, no es un problema de camiones. Podemos traer miles de camiones más y lo único que vamos a tener es una cola más larga, pero no vamos a solucionar el verdadero problema, que es la descarga. Inclusive hicimos llegar nuestra inquietud al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas para que se analizara la situación de los silos en el Uruguay. En esa misma reunión, el señor Ministro reconoció que habían estado haciendo un chequeo y que en algunas zonas iba a haber dificultades con los silos, sobre todo, con las secadoras de los granos. Era más importante este último tema que lo relativo a los silos en sí. Nosotros plateamos este tema, precisamente, para evitar la demora de los camiones.

Quiero decir que el transportista está nueve días parado y solamente cobra el viaje. Entonces, con el precio del viaje tiene que amortizar esos nueve días y si barco parado no gana flete, el camión tampoco.

SEÑOR TROBO.- Cuando se contrata flete para un grano, y ese flete llega al lugar donde tiene que descargar y no lo hace, lo que se cobra es el flete y no la espera. De ser así, puede ser más conveniente

para el sector de la comercialización de granos tener camiones parados en la puerta que construir silos o, eventualmente, amortizar capital para construirlos.

SEÑOR PERRONE.- Los camiones son gratis y los silos hay que pagarlos, o sea que lógicamente es más conveniente.

Nosotros estamos haciendo llegar a todos los transportistas del país los precios de referencia para distintas actividades. Uno de los precios de referencia que está determinando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el costo fijo que tiene un camión por estar parado, a fin de que el transportista sepa cuánto le cuesta y, eventualmente, cobrar esa demora. No obstante, hasta ahora no se ha dado que se haya cobrado la demora. Entonces, razonablemente debemos asumir que es más conveniente tener muchos camiones, aunque estén parados, que agilitar la descarga. En algunos lugares, se ha llegado a extremos como, por ejemplo, descargar hasta la hora 15 porque la mano de obra que hay que emplear en horario extraordinario es muy cara. De manera que la descarga de los camiones se hace al otro día y en horas de la mañana.

En cuanto a la pregunta del señor Diputado Trobo acerca del régimen del MERCOSUR, debemos decir que ni Argentina ni Brasil permiten la importación de camiones usados. Sin embargo, históricamente Paraguay permitió la entrada de cualquier vehículo. Si ustedes se acercan hasta el puerto, no sólo podrán observar que hay muchos camiones paraguayos que están esperando carga para llevar a su país, sino también el estado de esos camiones. Recordemos que Paraguay no tiene una planta de inspección técnica; la que se hace a sus camiones es muy inferior a la que se efectúa a los nuestros o a los argentinos y a los brasileños.

La importación de camiones usados no está habilitada para los grandes consumidores de transporte del MERCOSUR, que son Argentina y Brasil.

En cuanto a otra pregunta planteada por el señor Diputado Trobo, referida a la amortización de la flota, debemos señalar que desde siempre los camiones se han comprado a través de los distintos planes de crédito obtenidos, generalmente, del Banco de la República Oriental del Uruguay y también de algunos -no todos- Bancos privados. En este sentido, no hay una política de las empresas productoras de camiones, como existe en otras partes del mundo que tienen planes especiales para las flotas transportistas; aquí solamente se pueden adquirir tomando créditos y poniendo otras garantías para obtener el dinero.

Hoy nos encontramos con que mucha gente todavía está debiendo camiones comprados en los años 1997 y 1998 y ha tenido que refinanciar las deudas. A algunos que lisa y llanamente no han podido pagar, los Bancos les han retirado los camiones. Este es otro punto que me viene a la memoria: existen en depósitos camiones que han retenido los Bancos. Se trata de camiones que ya estaban en plaza y que fueron retirados de las empresas transportistas. Este es un motivo más para preguntarnos: ¿para qué queremos un decreto para importar camiones usados, cuando ya tenemos un parque vehicular que está parado en depósitos que tienen los Bancos? Razonablemente debemos presumir que los Bancos no los sacan al mercado porque en este momento el precio que obtendrían, no cubriría la deuda de esos camiones.

Desde el año 2000 a la fecha, con el tema de todas las crisis juntas, los precios que se estaban cobrando por los fletes no podían cubrir los costos de amortización. Es más; se estaba trabajando con costos que superaban largamente el 55% el costo del gasoil. Con esos costos, era imposible amortizar. A eso me refería cuando decía que hay gente que tuvo que refinanciar cuentas, inclusive, hasta dos y tres veces. Entonces, están pagando un camión tres o cuatro veces más que su verdadero valor.

SEÑOR TROBO.- En cuanto a la respuesta sobre los costos y sobre los precios de los fletes, ¿alguien puede afirmar que los fletes en el Uruguay son más caros que en Argentina y en Brasil, haciendo una descomposición de lo que es la amortización de la flota, el pago de los combustibles, las cargas sociales y ese tipo de costos que tiene el transporte formal?

SEÑOR PERRONE.- En cuanto al gasoil, tenemos los costos más caros de la región. Lo mismo sucede con la patente de los vehículos porque, por ejemplo, en Brasil no se paga patente por los semirremolques y nosotros pagamos por los tractores y por los semirremolques: la Intendencia considera que un único vehículo de transporte son dos.

En cuanto al precio a precio, esta semana tuve una referencia de una carga similar a una nuestra -con los mismos kilómetros- para transportar desde el interior de Argentina a nuestro país, y los precios están bastante alineados. Entonces, consideramos que no tenemos los precios más caros de la región; aunque sí los costos más caros de la región.

La última pregunta del señor Diputado Trobo hacía referencia a la sustitución del IMESI por el IVA al gasoil. Como ustedes saben, esta sustitución ha favorecido la formalidad del sector, porque ha desmotivado a quienes no facturaban. El gasoil, al no facturar, no puede descontar el IVA.

Por otro lado, en esa misma reglamentación se tomó en cuenta un máximo de la facturación total de la empresa para poder descontar el IVA. Uno no puede descontar todo el IVA del gasoil, sino solamente hasta un porcentaje de la facturación de la empresa. En algunos casos, cuando los fletes no alcanzan a la tarifa de referencia -son más bajos-, el costo del gasoil tiene una mayor incidencia. Entonces, la empresa no puede descontar todo el IVA generado, porque la incidencia del gasoil es mayor.

Por otra parte, sabemos que históricamente muchos productores suministraban gasoil a los transportistas como forma de pago de los fletes. Lógicamente, eso llevaba a que no hubiera ningún tipo de facturación y se cambiara el gasoil por el flete. Hoy sabemos que algunos productores han abierto créditos en ciertas estaciones de servicio para que los transportistas puedan cargar gasoil a su nombre y ese crédito es pagado por los productores. Es decir que en lugar de ser el transportista, es el productor el que pone el dinero. Entonces, se plantea la situación de que al tener una factura de gasoil, razonablemente también haya una factura de flete para poder descontar el IVA.

SEÑOR PÉREZ.- Con respecto al endeudamiento del sector, debemos decir que en los años 2000 y 2001 hicimos un relevamiento y encontramos que cerca del 50% de la flota que se renovó a fines de la década del noventa se hizo a través del endeudamiento bancario, y de ese 50%, el 35% o el 40% había tenido serias dificultades para el pago de la deuda.

Luego de las diversas crisis que atravesó nuestra economía, la situación del transporte se fue agravando, hubo menos cosas para cargar y eso llevó a que la oferta de camiones disponibles para prestar el servicio bajara el precio de los fletes y no permitiera ni siquiera hacer frente a los intereses de esa deuda. Todo esto determinó que muchos de los Bancos terminaran requisando los vehículos.

Hace instantes hacíamos mención a que los Bancos tienen en su poder una flota importante de camiones esperando para venderlos una vez que los precios sean tentadores. El resto de las empresas han ido refinanciando la deuda, algunas con mayor plazo y otras con plazo menor. Esto ha quedado un poco sujeto a la situación de cada empresa, posicionadas en diferente forma respecto al Banco y a criterio de la Gerencia o del Banco mismo, según la categoría del cliente. Muchos han tenido dificultades y han llegado a perder el vehículo. Quizás hubiera sido necesario que se respaldara de una manera más eficiente la problemática del transporte, porque fue la situación económica del país la que lo llevó a no poder hacer frente al endeudamiento y, muchos de ellos llegaron a perder sus casas, además de sus vehículos.

No hubo un lineamiento claro a nivel de la banca para que el transporte de carga tuviera un tratamiento especial, sino que se hizo bajo un régimen general y, reitero, muchas empresas pudieron obtener un régimen de refinanciación y otras perdieron el vehículo y hasta sus casas.

Quiero agregar algo más con respecto a la amortización de los vehículos, que está relacionado con este tema. El perjuicio que nos ocasiona la importación de vehículos usados es mayor para las empresas que tienen que enfrentar un endeudamiento, principalmente las empresas chicas, que tienen un camión o dos y que deben el 50% o más. El hecho de que en plaza su vehículo pierda valor patrimonial va a afectar a la empresa por el lado del patrimonio y, si alguien estuviera dispuesto a desprenderse de su flota para saldar la deuda, se va a encontrar con que ni siquiera vendiendo el 100% pagará lo que debe. Esto complica la situación y, desde el punto de vista de las amortizaciones, si tenemos mayor oferta de camiones, va a llevar a que los precios de los fletes no sean los mismos y a dificultar la amortización de las deudas. Este es un poco el cambio de las reglas de juego. En el momento de invertir en la compra de un vehículo, uno proyecta amortizarlo en equis cantidad de tiempo y cambiar las reglas de juego va a llevar a dificultades de este tipo.

SEÑOR PERRONE.- El señor Diputado Obispo también había consultado acerca de la situación del transporte uruguayo y su competencia en el ámbito del MERCOSUR.

SEÑOR RAMÍREZ.- Con relación a la participación de la bandera uruguaya en el tráfico regional, cabe hacer alguna puntualización. Uruguay fue la primera bandera que hizo el transporte de cruce de frontera con camiones, allá por los años sesenta, inclusive, antes de que existiera alguna reglamentación al respecto.

Durante muchos años, Uruguay estuvo posicionado de forma mayoritaria en cualquiera de los tráficos bilaterales, ya sea con Argentina, Brasil, Paraguay y hasta Chile. Con el pasar del tiempo, fuimos perdiendo participación debido a las asimetrías económicas. El año pasado, después de la crisis económica que vivió el país, hubo una debacle tremenda de las empresas de transporte internacional, muchas de las cuales desaparecieron porque habían apostado a una renovación de flota que había sido impulsada hasta por el propio Gobierno, diciendo que iba a haber un movimiento sustancial. El propio sistema financiero había habilitado créditos en dólares a largo y a mediano plazo, pero con la devaluación, a las empresas les fue imposible competir en la región porque los demás países habían apostado a un costo mucho más bajo. Se perdió participación y, más allá del endeudamiento, hubo una desaparición de aproximadamente el 20% de las empresas internacionales, lo que no es poco. Un 60% o 70% de esas empresas hoy están endeudadas con renovaciones de créditos a largo plazo; han tenido que gravar todos los bienes de la empresa y hasta los directivos están en situación caótica.

Con referencia a la competencia de la región, nuestros costos operativos son mucho más caros. Esto llevó a que durante todo este período las empresas hayan tenido como única meta, al cierre del año, poder sobrevivir. Es la única meta que han tenido hasta el año pasado.

Este año, la estabilidad del dólar en la región -ya sea tanto en Argentina como en Brasil- ha permitido que de alguna manera se recomponga el escenario y que las empresas uruguayas sean más competitivas, aunque aún estamos lejos de la rentabilidad. No tenemos duda de que la traída masiva de estos camiones es totalmente perjudicial y puede crear un caos tremendo por el ingreso al sistema de transporte de nuevos integrantes que no son transportistas. Reitero que sería un caos total y terminaría por liquidar a todas las empresas que hoy subsisten.

Creo que hoy ha renacido la competencia, pero estamos lejos de la rentabilidad.

SEÑOR PERRONE.- Nos quedan dos preguntas por contestar.

El señor Diputado Bosch nos consultó acerca de la seguridad de los vehículos importados. Como recordarán, mostré una fotos en las que pudieron observar el estado de las cubiertas de esos vehículos; también mostré otras fotos en las que, aparentemente, se puede apreciar que los vehículos están muy lindos.

En el diálogo que mantuvimos con los señores Ministros de Industria, Energía y Minería y de Economía y Finanzas, nos indicaron que estarían dispuestos a que los vehículos que ingresaran tuvieran un certificado de origen para que pudieran circular, o que se les efectuara un control aquí, en la planta de Inspección Técnica, para constatar su estado mecánico. Razonablemente, aceptamos la palabra de los Ministros; nos parece bien. Es razonable que cualquier vehículo haga la inspección técnica; nosotros también se la hacemos a los vehículos cero kilómetro. Cuando se compra un vehículo cero kilómetro, a pesar de que viene con el certificado de fábrica, es obligatorio llevarlo a hacer la Inspección Técnica para que lo habiliten a circular. Más aún se la queremos hacer a los camiones que puedan venir con dos o tres millones de kilómetros, que son los que podrán ingresar a un precio más o menos competitivo. En cuanto a la seguridad, los camiones van a salir inspeccionados, pero no sabemos qué va a pasar después, porque no hay repuestos de línea para que sean reparados.

SEÑOR RAMÍREZ.- Con referencia al tema de la seguridad, quiero decir que los vehículos que realizan el transporte de carga pesada de este país, es decir, los que manejan la zafra y la madera, tienen un promedio máximo de vida útil de diez años. Este decreto -esa es la intención, de acuerdo con lo que hablamos con los señores Ministros de Economía y Finanzas y de Industria, Energía y Minería- habilita el ingreso de camiones de quince o veinte años. Realmente, la pretensión del Gobierno es que

ingresen camiones viejos. Por un lado, queremos hacer un país moderno, hablamos del medio ambiente y de la ecología, pero solo en el discurso, porque por otro habilitamos el ingreso de camiones chatarra. Para que económicamente sirva ingresar esos camiones tienen que tener más de diez años, por lo que vamos a estar habilitando la entrada de la chatarra que está tirada en Europa, en los puertos, que nadie quiere. Vamos a envejecer la flota y a crear problemas de circulación, porque cuando se rompan no va a haber repuestos en la región. Tendremos problemas de seguridad con los frenos y la inyección. Inclusive, esta situación ya la vivimos en la década del noventa. Nos extraña que el Gobierno apueste nuevamente a esta situación. En las dos reuniones que mantuvimos con ambos Ministros nos llamó la atención que no se analizara el impacto que esto iba a producir y que el tema no pasara por los carriles que debería. El sector del transporte de carga jamás pidió acceder a esta posibilidad por no poder adquirir camiones nuevos, porque no es correcto. Considera que debe tenderse a la tecnología nueva, a preservar el medio ambiente. Hemos visto que la variedad y precios de los camiones nuevos son razonablemente aceptables. Hay una gama importante, de acuerdo con marca y especificaciones técnicas, a la que se puede acceder. Por eso digo que este decreto no tiene fundamento de ningún tipo.

SEÑOR PERRONE.- Estuvimos reunidos dos veces con los señores Ministros de Industria, Energía y Minería y de Economía y Finanzas. En la primera reunión también participó el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas. Allí quedó claro que este último no había sido consultado sobre este tema y así lo admitió el señor Ministro de Economía y Finanzas. A pesar de que tratamos de exponer todas estas cosas que estamos diciendo, el señor Ministro insiste en que hay que liberalizar el mercado; que la filosofía liberal indica que todo tiene que estar liberalizado. Uno de los pocos sectores que iba quedando sin liberalizar era el del mercado de camiones, por lo que era razonable hacerlo. Preguntamos por qué en este momento, ya que no veíamos ningún objetivo claro. Hace dos meses lo había prohibido y ahora se le ocurre liberarlo. Dijo que en algún momento había que liberarlo y que de lo contrario el momento no iba a llegar nunca.

Actualmente no estamos negociando, no se ha entablado una mesa de diálogo. Planteamos que se dejara en suspenso este decreto para ver cuáles eran las condiciones de mercado. Preguntamos si habían hecho un estudio de mercado, pero no fue así. En la reunión de ayer el señor Ministro se comprometió a averiguar cuántos camiones estaban registrados en el BPS, ya que hay una reglamentación que los obliga a inscribirse, y no solo a los que se dedican al transporte. Hay gente que no es transportista y que tiene los camiones para uso propio. Con más énfasis le propusimos postergar este decreto hasta contar con toda la información y hacer un correcto análisis del mercado para ver cómo se podría liberar -ya que es su filosofía-, y en qué tiempo, a fin de ir preparando a todas las empresas involucradas en este nuevo sistema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Escuché decir al señor Ministro de Industria, Energía y Minería que no hablaba bajo presiones. Creo que la señal que dieron de no entrar en la huelga para seguir el tratamiento del tema con los Diputados que están hoy presentes abre otro tipo de posibilidad. Quisiera saber si eso es así.

SEÑOR PERRONE.- Yo lo escuché en la televisión, nada más. Razonablemente, un Ministro tiene que hacer esa declaración en la televisión.

SEÑOR TROBO.- Quisiera saber si en la última entrevista que mantuvieron con los Secretarios de Estado, el señor Ministro de Industria, Energía y Minería les planteó alguna alternativa que en cierta medida flexibilizara -aunque no se comparta- la vigencia del decreto plena, lisa y llana como hoy está ocurriendo.

SEÑOR OBISPO.- Nos parece que este es un buen ámbito para negociar. Quisiera saber cuáles son los plazos para las negociaciones que tiene previstos la gremial, si bien decía que no existen. Digo esto a fin de que la Comisión pueda establecer un calendario o un plan para realizar alguna gestión acerca del tema, que es trascendente. El Parlamento debe conocer todos los elementos que se han volcado. Quisiera saber cómo ven este panorama a corto plazo para saber cómo podemos llevar a cabo la gestión.

SEÑOR PINTADO.- Gracias por permitirme hacer uso de la palabra. Como advertirán, estamos presentes dos miembros de la Comisión de Asuntos Internacionales. Siguiendo la modalidad de trabajo de esta Legislatura, además de ocuparnos de nuestras labores cotidianas, hemos tenido una especial preocupación por los temas productivos y sus cuestiones internacionales en la región. Sé que aquí se ha hablado del panorama en la región y de las regulaciones que existen en Argentina y Brasil. Nos parecía oportuno trabajar conjuntamente desde nuestro ámbito con la Comisión de Industria, Energía y Minería. Quiero decir también que estoy en conocimiento de que la próxima delegación que vamos a recibir está relacionada con la industria. Es un tema relevante porque se trata de fuentes de trabajo.

No veo ningún marco regional que nos obligue a liberalizar, a levantar estas regulaciones; esta situación me parece totalmente inoportuna.

Más allá de las gestiones que obviamente la Comisión tiene que hacer en busca de una solución, también habrá que analizar las acciones parlamentarias correspondientes, porque en un año de transición hacia un nuevo Gobierno -no importa el color que tenga-, estos son cambios que dejan planteados escenarios en los cuales no sería conveniente innovar, ya que prácticamente estamos diciendo adiós.

Hay muchos intereses, muchas fuentes de trabajo en juego y, desde nuestro punto de vista, como integrantes de la Comisión de Asuntos Internacionales, no advertimos ningún compromiso, ni del MERCOSUR ni de la Organización Mundial del Comercio, que ponga en la agenda el tema de la liberalización de la importación de camiones, en la medida en que se está hablando de un recurso estratégico en materia de transporte y comunicaciones, rubro fundamental en los servicios que ya hoy, en Uruguay, ocupa un lugar destacado en cuanto al ingreso de divisas. Por lo tanto, aun el más liberal tendría que pensar esto muy bien, porque ellos quieren la competencia en un mercado perfecto, no imperfecto.

SEÑOR TROBO.- Yo hablo por los liberales y digo por qué estoy en contra de la medida.

SEÑOR PINTADO.- Yo leo lo que opinan los liberales porque estudio todo para poder polemizar con ellos y no siempre discrepo, en algunos aspectos estoy de acuerdo.

Quiero dejar esa constancia para que la delegación esté consciente de que además de la rapidez con que actuó la Comisión de Industria, Energía y Minería hay otra, la de Asuntos Internacionales, que está preocupada por este asunto, al cual está ligada porque hay compromisos internacionales que analizar.

SEÑOR RAMÍREZ.- Con referencia a la última conversación mantenida con los Ministros Villar y Alfie, en la cual supuestamente nos harían alguna concesión, quiero decir que la única que manifestaron como posible fue la de cambiar un camión por un camión. Esto quiere decir que todo aquel que tuviera un camioncito o alguno de esos vehículos que están tirados por todos lados, podría traer un camión importado. Por supuesto, esto podría derivar en una negociación que todos sabemos en qué puede terminar. Reitero: esa fue la única concesión que nos hizo el Gobierno. Aclaro que para eso también se estableció el plazo de seis meses. Entonces, quiere decir que en primera instancia se podría duplicar la flota que hoy está trabajando, más todo lo que pudiera estar tirado en cualquier lugar; me refiero a esos camiones de los años veinte o treinta que ahora son chatarra. Es decir que cualquier cosa que pasara de tres toneladas podía constituirse en un elemento para traer un camión de Europa.

SEÑOR TROBO.- El planteamiento es que los transportistas fueran los únicos beneficiarios.

SEÑOR RAMÍREZ.- No, todo aquel que tuviera un camión.

SEÑOR TROBO.- Es decir que por un plazo determinado el Decreto se aplicaría a todas aquellas personas que teniendo un camión pidan para importar un camión usado.

SEÑOR RAMÍREZ.- A partir de ese plazo de seis meses, el camión puede traerlo cualquiera. Por ejemplo, si alguien tiene un quiosco, una venta de motos, etcétera, puede ir hasta Europa, comprar cinco camiones y traerlos para acá. Esto es lo que el Gobierno está previendo.

Insistimos en saber cuál era el motivo para dictar este Decreto, que resultó tan sorpresivo para todos y, como manifestó el señor Perrone, el argumento es solamente el de la liberalización del mercado de camiones. No se nos hizo ninguna otra concesión ni se nos dio otra respuesta. Nosotros insistimos en que estábamos proclives a crear una Comisión o un grupo de trabajo, integrado por todas las partes involucradas, en la cual se analizara qué impacto tendría esto en el transporte, en la sociedad. Se trata de algo que puede tener consecuencias muy distintas.

SEÑOR TROBO.- Me consta que el Presidente está procurando terminar con esta parte porque a la Comisión también le interesa conocer la opinión de la Cámara Automotriz, que está convocada para hoy y ya debe estar esperando. Creo que es importante saber su posición, porque en esto hay intereses económicos, hay historias, inversiones, etcétera.

Mi pregunta es la siguiente. En las circunstancias actuales -quizás no puedan dar una respuesta ahora porque deben recoger la opinión de las organizaciones que representan-, si esta Comisión les pidiera un tiempo razonable para evitar cualquier medida que fuera inconveniente -y que a veces hay que tomar porque no queda otra alternativa- para crear un ámbito de diálogo o, por lo menos, reclamar al Poder Ejecutivo la suspensión de la medida hasta tanto se analice en profundidad, ¿ustedes estarían dispuestos a abonar a esa instancia? Para la Comisión esto sería muy importante, porque trabajaría en torno a la posibilidad de agregar un elemento positivo a toda esta situación, lo cual sería una garantía que ayudaría muchísimo.

SEÑOR PERRONE.- Ayer nos reunimos con los Presidentes de todas las gremiales del país. Nosotros somos una entidad de segundo grado, que está compuesta por muchas gremiales. Los Presidentes decidieron dejar en suspenso las medidas de paro para tratar de agotar todas las instancias de diálogo posibles.

Nosotros explicamos que el Decreto ya está dictado y que una vez que haya sido publicado en el Diario Oficial, está vigente. A partir de ese momento, cualquiera puede ir a la Aduana, presentar la documentación e importar camiones. Entonces, ya no habrá nada más que hacer porque el mecanismo estaría legalmente habilitado.

La urgencia del tema es la siguiente. Como todos sabemos, la publicación en el Diario Oficial es un trámite que lleva algunos días, pero no dura eternamente. En cualquier momento el Decreto puede ser publicado en el Diario Oficial y tener validez. Por lo tanto, no tenemos un montón de días por delante sino urgencia en liquidar este asunto, por sí o por no, para hacer conocer a todos nuestros Presidentes cómo se desarrolló la situación.

SEÑOR TROBO.- Nos parece prudente un plazo de 72 horas, conociendo las posibilidades que tenemos de tomar contacto con el Poder Ejecutivo, de conversar con el Ministro, etcétera. Además, quiero aclarar algo. Por más que haya un decreto que habilite la importación, si la Aduana no quiere autorizar la importación, no lo hace. Y voy a citar un ejemplo muy cercano. Existen las condiciones sanitarias adecuadas para importar carne de Argentina y de Brasil. El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca ha recibido solicitudes de importación desde el mes de agosto, ha hecho todo el proceso, y no han sido autorizadas.

Por supuesto, comprendo la urgencia y la angustia que significa que se haya creado un hecho jurídico que como tal tiene, como es obvio, efectos legales, por lo cual, eventualmente, puede tener el efecto de permitir la importación de un camión. Pero nuestra pregunta va dirigida a saber cuál es el espacio de operación de que dispone la Comisión para poder rápidamente proponer una solución.

SEÑOR PERRONE.- Nosotros también vamos a iniciar acciones legales para que este Decreto no entre en vigencia. No nos vamos a quedar con una sola instancia.

Por otro lado, usted dice que en 72 horas la Comisión podría estar haciendo algún tipo de gestión, y yo quiero aclarar que en la reunión de ayer nos habilitaron para hacer este compás de espera. Podemos comprometernos a mantener la situación, independientemente de la parte legal que, de pronto, va por otro camino.

SEÑOR PÉREZ.- Quiero puntualizar algo más sobre lo que se conversó ayer con los Ministros de Economía y Finanzas y de Industria, Energía y Minería con respecto a las condiciones en que en los próximos seis meses se estarían importando camiones usados. Complementando lo que dijo el señor Ramírez, debo decir que la relación sería uno a uno, pero no hablamos de renovación de flota, sino de agregar vehículos a los que ya hay en plaza. Para comenzar a hablar del asunto y encontrar una salida, nosotros propusimos que por cada camión que ingrese, le daríamos de baja al que hoy esté en funcionamiento. Entonces, no se estarían agregando camiones, sino sustituyendo una unidad muy vieja por una menos vieja. Esta idea no era la que los señores Ministros tenían en mente, y por supuesto, no tuvo cabida. Esta importación fue abierta para cualquier empresa que tuviera un camión registrado en el Banco de Previsión Social; o sea que no había limitante de ningún tipo. Si yo estoy fuera del sector y ni siquiera tengo un vehículo, solo tengo que comprar un quiosco y un camión para estar en condiciones de importar.

Por otro lado, queremos dejar en claro que ya hace unos años que venimos trabajando en el tema de la profesionalización del transporte de carga. Hay una ley y un decreto que regulariza los fletes, o sea, las cargas para terceros. En ese sentido, en el último año y medio hemos pasado de aproximadamente dos mil doscientas empresas profesionales de carga, que son aquellas que están al día con el Banco de Previsión Social y con la Dirección General Impositiva, a casi tres mil quinientas. Nos ha dado mucho trabajo lograr que empresas que realizaban fletes en el mercado negro -pues a veces resulta muy difícil hacer una factura a un productor agropecuario, porque no puede descontar el IVA-, regularizaran su situación. En estos últimos años hemos logrado que esas empresas se vayan regularizando porque tienen la ventaja de descontar el IVA al gasoil, algunas exoneraciones en los aportes al Banco de Previsión Social y otro tipo de beneficios tributarios. Todo este trabajo lo hemos hecho en el ámbito de un órgano de control que funciona en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, donde también hay un titular del Ministerio de Economía y Finanzas y de los transportistas, que ni siquiera fue consultado antes de tomar una medida de este tipo. Esto nos llama mucho la atención. Además, estamos transitando un camino para legalizar el sector, pero este decreto estaría echando atrás todo este trabajo y provocando que aquel que hoy es profesional y está dentro de un marco legal, pase nuevamente a la ilegalidad, por la sencilla razón de que los números no le van a cerrar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Coincidimos con el planteo que hemos acordado con el grupo de la Intergremial del Transporte en cuanto a que en estas 72 horas de compás de espera vamos a realizar todas las acciones posibles para comunicarnos con algunos actores que habíamos invitado para el día de hoy. Debemos manifestar que nos comunicamos con el señor Ministro de Economía y Finanzas para invitarlo a concurrir a esta Comisión, y también con el señor Ministro de Industria, Energía y Minería, quien en estos momentos tuvo que viajar a Buenos Aires por el problema que se le planteó a UTE. De todas maneras, comunicamos a quienes nos acompañan en el día de hoy que vamos a realizar las conexiones necesarias para poder destrabar esta situación.

SEÑOR TROBO.- Sugiero que se procure hacer las gestiones entre mañana y pasado, porque este tema es lo suficientemente grave e importante para que se trate lo antes posible.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos su visita.

(Se retira de Sala la Intergremial del Transporte)

(Ingresa a Sala la Intercameral Automotriz)

——La Comisión de Industria, Energía y Minería tiene el agrado de recibir a una delegación de la Intercameral Automotriz, integrada por los señores Ernesto Soler, Horacio Moyano, Eduardo Sojo, Daniel Ciaponi y Miguel Rocca.

Como ustedes saben, nos encontramos frente al problema de la importación de camiones y a algunos otros asuntos, y nos gustaría conocer su opinión al respecto.

SEÑOR BOSCH.- Agradecemos la presencia de la Intercameral Automotriz y resaltamos el rápido diligenciamiento que tuvieron la Presidencia y Secretaría de esta Comisión para concertar esta entrevista a fin de analizar un tema de enorme trascendencia. Plantear este tema fue preocupación del Partido Nacional y del Herrerismo. Queremos resaltar la apertura que tuvo esta Comisión, que en un breve lapso convocó a las partes interesadas; hace un rato estuvieron los transportistas, y ahora los recibimos a ustedes para analizar un tema de trascendencia nacional sobre este decreto del Poder Ejecutivo, que autoriza la importación de camiones usados. Solo quería ratificar las palabras vertidas anteriormente.

SEÑOR SOLER.- Antes que nada quisiera hacer una breve reseña de qué es la Intercameral Automotriz.

Nuestra organización es una entidad integrada por las cuatro gremiales que actúan en el sector automotriz, que son ADEAM -la Asociación de Empresas Automotrices del MERCOSUR-, CADIVA -gremial que nuclea a los importadores de autos de extrazona-, la Cámara Automotriz -que nuclea a determinadas empresas importadoras de camiones y autos, algunas de ellas están en la región y otras fuera de ella- y la CIAU, la Cámara de Industriales Automotrices del Uruguay. Las cuatro gremiales formaron la Intercameral, para tener una posición uniforme frente a las distintas autoridades, las gremiales y el público, acerca de cuáles son los problemas inherentes al sector automotriz.

En cuanto al tema que nos ocupa hoy, nosotros entendemos que el Decreto que el Poder Ejecutivo ha sancionado hace pocos días va en un sentido contrario a todo lo actuado por el Gobierno hasta el momento. En Uruguay hay una cosa que se ha preservado desde hace ya bastante tiempo: la no importación de elementos usados. Eso, que es una tradición en Uruguay, es lo que hace que en distintas áreas de actividad y fundamentalmente en el sector automotriz haya un núcleo de importadores y de industriales que se dedican a esta actividad. Y lo hace porque hasta cuatro días atrás existían condiciones que permitían que esta actividad fuera adecuada, rentable y buena para el país.

Con este Decreto prácticamente eso se ha interrumpido. Lo primero que se interrumpe, a nuestro entender, es una política; en segundo lugar, la seguridad jurídica; en tercer término, se genera un ámbito por el cual nada queda ordenado.

Yendo en particular a la actividad industrial, en el caso de nuestra gremial y de nuestra empresa, yo puedo establecer que hemos presentado proyectos para fabricar camiones en Uruguay ya desde 1999, y el último proyecto casualmente lo presentamos el 11 de marzo de 2004. Son seis proyectos y voy a dejar una copia que ilustra al respecto.

Tenemos contratos suscritos con Renault Trucks por los cuales nos obligamos a pagar asistencias técnicas. A su vez la contraparte, Renault, se obliga a darnos un mínimo de actividad exportadora: en el período de un año se obliga a enviarnos por lo menos 140 camiones de los pesados para exportar hacia Argentina o Chile. De este contrato también dejo copia.

Para que todo esto no resulte solo palabras, hace dos días hice sacar una foto de la planta industrial de Nordex, donde ustedes podrán ver que hay 48 camiones armados en Uruguay. Quiere decir que eso de que realmente no hay camiones es una afirmación no cierta. Yo pienso que esto atenta contra el comercio y la industria ordenadamente establecidos.

Por otra parte, entiendo que fomenta la informalidad, porque desestimula a las empresas formalmente instaladas, que pagan todos los impuestos y aportes, que tienen estructurada una plantilla de personal, que atienden las cosas a través de mecanismos lícitos y ordenados. Lo usado, en la medida en que no se puede establecer su origen, su valor, su condición, es un elemento de muy difícil transacción. Se presta, absolutamente, para todo tipo de especulaciones. Permite, también, el ingreso de unidades de dudoso origen. Posiblemente Uruguay se transforme, de alguna manera, en un último bastión de cosas robadas, porque es evidente que lo usado, sin ningún tipo de condición, permite eso.

¿Qué no decir de la pérdida de recaudación fiscal? Cuando importamos algo, nosotros tenemos un valor de fábrica, un valor de compra, una factura emitida por organismos o empresas que son referentes en el mundo.

Sobre eso pagamos un arancel, un impuesto al valor agregado, un despacho de aduana, un COFIS y hacemos distintas aportaciones al Estado. Entonces, nos vemos en una desigualdad de condiciones absoluta y total.

Por tanto, hay una pérdida de recaudación fiscal motivada o generada por el propio Estado, cuando esa parte es la que debería cuidar más.

Existe -ha sido uno de los males del Uruguay- la posibilidad de subfacturación. Una cosa usada yo digo que vale uno, tres, cinco o diez. ¿Quién me puede establecer lo contrario? Es más; hay un decreto de valoración tan amplio que dice que se debe tomar el valor de la primera transacción y si no existe ese valor, en lo usado, se toma una tabla de valores en la que se va amortizando un porcentaje anual. Pero es un decreto que básicamente no establece ningún tipo de condición o de valoración para lo usado. A ese decreto se hace referencia en el Decreto recientemente promulgado por el Poder Ejecutivo.

Este decreto también provoca inconvenientes y perjuicios. Digo esto porque no debemos olvidar que los camiones que vamos a importar son usados. Entonces, ¿cuántos años de antigüedad pueden tener? ¿Uno, dos, cinco, diez? Vamos a llenarnos de fierros viejos, de una flota que tendrá un envejecimiento prematuro o de mayor incidencia que la que tiene un vehículo nuevo.

¿Qué no decir de la seguridad vial? ¿Quién puede garantizar que un camión usado esté en condiciones aptas para poder circular en condiciones seguras, sin generar accidentes, percances ni daños a quienes lo usan ni a las demás personas? En ese aspecto no se puede garantizar nada. ¿Qué certificado de seguridad tiene un camión usado? Ninguno; el que otorga el vendedor del camión usado. Entonces, vamos a contribuir a empeorar la contaminación ambiental, teniendo en cuenta que se trata de camiones que están regulados por normas antiguas de polución. De pronto no les permiten circular en los países del Primer Mundo y nosotros, que vivimos en un país del Tercer Mundo, los traemos para acá y vamos a degradarnos en muchos aspectos.

Pienso que después de cuatro o cinco años de recesión, cuando el comercio, la industria y las empresas organizadas pueden empezar a avizorar un horizonte de mejoría y mirar hacia delante, este es un golpe muy duro de asimilar.

Por otra parte, quisiera señalar que esta medida está desconociendo una política del país. Uruguay, conjuntamente con Brasil, Argentina y Paraguay signó un acuerdo regional denominado MERCOSUR. Y la legislación del MERCOSUR no permite a un sector específico, el automotor, el ingreso de vehículos usados. Uruguay está desconociendo esa disposición.

Dentro de ese bloque regional, nuestro país ha solicitado cupos para exportar productos uruguayos a Argentina y a Brasil, y dentro del cupo de 20.000 vehículos autorizados que ha obtenido en esos países, ha logrado uno de 800 camiones a cada uno de esos países. Dicho cupo irremisiblemente será perdido o denegado, porque ningún país que integre un bloque regional y que lo vea perforado por una medida intempestiva como esta, seguirá manteniéndolo. En definitiva, se nos están cerrando las puertas para toda actividad exportadora. Evidentemente, el Gobierno no pensó en esto ni lo evaluó; frente a una medida de este tipo, los primeros que van a poner el grito en el cielo son Brasil y Argentina.

Usando términos criollos, voy a decir que esto es una contradicción con patas. Hace un mes, hubo una reunión entre el MERCOSUR y la Comunidad Andina, en Lima. En ese momento -el Presidente Batlle y el Ministro Villar estaban en España-, personalmente hablé con el Subsecretario Falco para que concurriera un delegado del Ministerio de Industria, Energía y Minería, especializado en el sector automotriz, a representar a Uruguay en dicha reunión, a los efectos de extender los cupos a los países de la Comunidad Andina: Ecuador, Venezuela, Colombia y eventualmente Perú. Efectivamente, el Subsecretario dispuso que el funcionario concurriera a la reunión y fue acompañado por el señor Moyano, aquí presente.

La semana pasada, el día en que se emitió el Decreto, ese mismo funcionario, a pedido de quien habla -esto fue conversado personalmente con el Ministro Villar y no con el Subsecretario Falco-, estaba en Buenos Aires, también con el señor Moyano, porque proseguían las reuniones de la Comunidad Andina con el MERCOSUR. Yo digo lo siguiente: si soy Ministro, no puedo mandar a un funcionario del Ministerio de Industria, Energía y Minería a defender a un sector que al otro día voy a liquidar; me parece una contradicción absoluta y total. Estas son las dos misiones a las que fue el ingeniero Heijo, en representación del Ministerio, con el señor Moyano.

Por otra parte, cuando hablamos de competitividad, de eficiencia, debemos tener en cuenta que el costo de amortización, que es lo que puede bajar por la importación de vehículos usados, es una de las variables de menor incidencia en la composición del costo del transporte. La variable de mayor incidencia es el combustible. Si tomamos un vehículo que opere sobre la base de 10.000 kilómetros mensuales, su amortización es un 3% del valor del flete. Entonces, si yo puedo bajar el precio de un camión, estoy incidiendo en el 3% del costo del flete.

Lo que sucede es que los camiones -pienso que los transportistas deben haber señalado este aspecto- actúan como silos transportables. Aquí, quien carga la lana deja el camión cargado durante cuatro días a la espera de la barraca. El que comercializa el arroz, espera dos días para cargarlo y tres o cuatro para descargarlo; y lo mismo ocurre con la madera. Entonces, en definitiva no faltan camiones sino inversiones por parte de los sectores específicos, ya sea el cerealero, el maderero, el arrocero. Es decir que faltan las instalaciones adecuadas para que los camiones dejen de ser silos portátiles.

En definitiva, la variable amortización que depende del costo inicial del bien, es de mucho menor orden que lo que se piensa. A nuestro juicio, se trata de un elemento falso.

Consideramos que atacando el problema del combustible podemos resolver todo los demás, pero como la semana pasada aumentaron los combustibles, hoy se quiere minimizar ese efecto y apuntar hacia otras cosas.

No quisiera entrar en que, posiblemente, en todo este asunto exista algún lobby puntual para ingresar determinada partida de camiones, que puede estar en algún punto, o que algún sector de los mencionados tenga cierto acceso a una flota de camiones, por ejemplo, en Europa o en Estados Unidos, y que la pueda traer rápidamente. No descuento que pueda pasar esto, porque en definitiva el decreto es muy sorpresivo.

Como decía, pienso que un señor Ministro tiene que ser coherente y no puede mandar a un funcionario a negociar por un sector y al otro día emitir un decreto por el que lo destruye.

En cuanto a la ocupación, el Gobierno vive preocupado por generar puestos de trabajo. Si ustedes observan, lo que he aportado es un contrato con una cantidad mínima de camiones a producir en el Uruguay. Pero si tenemos un cupo de 800 camiones en Argentina y otro idéntico en Brasil, quiere decir que podemos llegar hasta esa cifra sin ningún problema. Es más: en este momento, en Argentina y en Brasil no hay camiones. Quiere decir que los camiones usados no provendrán de esos países, sino que tendrán otros orígenes.

SEÑOR TROBO.- Comparto las palabras del señor Presidente, y quiero señalar mi beneplácito por contar en esta Comisión con la presencia de los representantes de la Intercameral Automotriz.

Nuestra preocupación deriva de la inquietud que han manifestado ustedes y la agrupación que nuclea a los transportistas, sin perjuicio de lo abrupto de la medida tomada por el Poder Ejecutivo y de su falta de fundamento, ya que al menos en la redacción del Decreto no existe un visto, un considerando ni algún elemento que pueda dar sustento a una medida de estas características. Esto ha motivado la sensibilidad y la atención de la Comisión de Industria, Energía y Minería, la que -es bueno señalarlo- hace algunos minutos ha ofrecido a los transportistas su voluntad de trabajo para lograr, por lo menos en un primer paso, la suspensión de esta medida y la creación de un espacio en el cual se pueda analizar este importante tema desde diferentes aspectos.

Hay algunas cuestiones que íbamos a preguntar y que han sido respondidas durante la exposición del señor Soler. Una de ellas tiene que ver, precisamente, con cómo se usa la flota de camiones en el Uruguay, sobre todo en los picos de las zafras. Ya habíamos escuchado de parte de los transportistas que ellos cobran los fletes y no las esperas. En consecuencia, a veces parece ser más barato tener silos rodantes que silos establecidos en un lugar determinado donde, según parece, falta inversión y es necesario que haya un aumento de las posibilidades de "stockear" algún tipo de productos.

De todas maneras, quisiera formular algunas preguntas que me parecen importantes.

Si bien el señor Soler lo señaló, me gustaría saber si actualmente, en el Uruguay, hay más demanda que oferta de camiones, o sea, si hay saturación de negocios, si hay dificultades para resolver la demanda por parte de transportistas de equipos.

También quisiera saber si hay stock suficiente, no solo en lo que se produce aquí, sino con relación a los compromisos que tienen los importadores con las casas matrices de equipos para dar satisfacción a esa demanda en tiempo breve, razonable.

Además, me gustaría conocer si ustedes, como organización gremial, han tenido contacto directo con el Ministerio de Industria, Energía y Minería o con el Ministerio de Economía y Finanzas para ser informados sobre la entrada en vigencia del Decreto.

También quisiera hacer mención a un par de documentos que me llegaron ayer, que quería poner en conocimiento de la Comisión, y compartir con los señores visitantes. Uno de ellos es un correo electrónico, a través del cual alguien le pide a una firma europea la posibilidad de contar con un paquete de veinte unidades a precio bajo porque saben que en Brasil no hay posibilidades de compra de camiones usados para importar al Uruguay y, obviamente, allí se brinda una serie de datos. Se trata de camiones de entre 1984 y 1992, que estén en buenas condiciones y, preferentemente, de marcas homogéneas. Se plantea la posibilidad de que se consigan cupos de camiones Scania, Mercedes Benz o Volvo. Este es un documento que me hicieron llegar; me pidieron privacidad en cuanto al destino y al origen, pero es un dato de la realidad que hoy debe estar arriba de la mesa y creo que es bueno que la Comisión conozca.

También me llegó un comentario sobre los efectos que ha tenido la importación de equipos usados en otros países. En este caso particular, en Perú, donde hubo posibilidades -no sé si hay todavía- de importar equipos usados que, luego de un análisis de la situación de una marca cuya presencia en ese país tuvo severas dificultades por la competencia del equipamiento usado, hace una afirmación diciendo que la apertura de importación de usados es negativa, que normalmente crea un volumen grande de importaciones, que conlleva a una sobreoferta de fletes y a una reducción de los precios de los fletes, a la imposibilidad de subsistir para los transportistas que están pagando las cuotas de los camiones comprados a precios más altos, etcétera.

Por supuesto, también me reservo el origen de la información, pero creo que es un detalle interesante de una visión de lo que ha ocurrido en otros países respecto a medidas de estas características.

También desearía tener una respuesta con relación al tema de la amortización de la flota. Ha habido serios problemas en la economía del Uruguay y en el sistema financiero, y eso ha causado un efecto grosero sobre diferentes tipos de actividades. No tengo dudas de que el sector del transporte -según lo han dicho los transportistas- ha recibido un impacto fuerte, no solamente por la caída de la actividad, sino por el hecho de que los costos de la amortización de sus flotas prácticamente se duplicó: fletes en pesos y pago de cuotas en dólares representó un esfuerzo muy importante.

En lo que hace a la venta, quisiera saber si han tenido que salir a buscar negocios con nuevas características, o sea, si han tenido que acompasarse a esa realidad para, a su vez, dar al mercado interno una oferta adecuada a la necesidad de la recuperación económica que se vive.

SEÑOR OBISPO.- Damos la bienvenida a la delegación.

Sin duda, este es un tema sumamente importante porque estamos hablando del transporte, un sector fundamental para un país productivo, que también ha hecho inversiones con determinadas reglas de juego. Creemos que a los empresarios de este país, chicos o grandes, o a los inversores que vengan tenemos que mostrarles reglas y mantenerlas. Me parece que esa es una política que cualquier país debe fijar. Para desarrollar cualquier actividad, y sobre todo si tiene que ver con la producción, debemos tener políticas y normas que se cumplan y que sean estables; para nosotros eso es imprescindible.

Muchas veces hemos convocado al señor Ministro de Industria, Energía y Minería a esta Comisión para hablar del desarrollo de la industria. Nos parece que en la industria automotriz, cuando el país establece condiciones para producir con una mano de obra calificada y con avances técnicos que lo hacen competitivo en la región, ese es un patrimonio. Recuerdo que hablamos con el señor Soler acerca de la cultura. Creo que ese es el patrimonio que el país tiene. Entonces, son cosas que este Gobierno y cualquier otro deben preservar.

Siempre fuimos muy partidarios de que el país tuviera en el MERCOSUR esa posibilidad de cupos en esta industria, porque entendíamos que era muy positivo.

Si bien entendemos el Decreto, creemos que es totalmente inoportuno en esta época, ya que estamos en un año de transición, y tomar estas decisiones sin consultar es lo peor que puede pasar para el sector político, para el sector productivo y para el empresarial. Quisiera formular una pregunta respecto al cupo de esos 800 camiones. ¿Son para la región, para el MERCOSUR? ¿No ingresarían al mercado nuestro? ¿Cuál es la mano de obra que ocuparía ese cupo? ¿Cuáles son las perspectivas con la Comunidad Andina, es decir, la visión de ese sector insertado en el continente? Somos partidarios del desarrollo del MERCOSUR. Existiendo condiciones políticas que alentaran condiciones más favorables para un intercambio a fin de consolidar este proceso de integración, nos parece que hay que poner la vista en todo el continente. Creo que el país tiene condiciones.

Por supuesto que la obligación del Parlamento es, entre otras cosas, controlar al Poder Ejecutivo. Además, es un buen ámbito para buscar entendimientos; es lo mejor que puede pasar cuando hay intereses que no son fáciles de conciliar. Me parece que para tratar este tema, donde se afectan tantas cosas, el Parlamento puede ser un buen ámbito. Comprendemos que este problema debe ser resuelto con urgencia. La Comisión ha pedido a los transportistas un plazo de 72 horas. La preocupación del señor Presidente de la Comisión para agilitar este tema se debe a que se trata de una cuestión importante, acerca de la que no se puede permanecer indiferente.

SEÑOR PINTADO.- No voy a andar con rodeos. Sinceramente, a medida que voy escuchando a los diferentes sectores aumenta mi preocupación. Soy un hombre de diálogo y pertenezco a un sector dentro de mi Partido que prefiere el diálogo, pero la temperatura de algunas cosas tiene límites. Creo que no hay nada que justifique este Decreto desde el punto de vista del interés nacional. Esta exposición del señor Soler, concluyente y clara, más las exposiciones anteriores, dan cuenta de que Uruguay está transitando un camino tremendamente equivocado. Comentábamos a la otra delegación que aquí también están presentes miembros de la Comisión de Asuntos Internacionales, porque queremos revisar qué formalidades tenemos que cumplir. Si hubiéramos firmado un acuerdo en el MERCOSUR que nos obligara, tendríamos que preparar a la industria, al transporte, pero no hay nada de eso; todo lo contrario, existen regulaciones fuertes en nuestros dos principales vecinos.

Desde el punto de vista del interés nacional -estoy dispuesto al diálogo y a encontrar una solución- se eligió ese camino en un momento de transición hacia algo nuevo en la vida del país. No sé quién va a estar a cargo de la nueva conducción de la Administración de Gobierno, el pueblo lo decidirá, pero no hay dudas de que va a ser distinta a la actual. Por lo tanto, hay que tener ciertas precauciones para tomar medidas que afecten tanto el escenario de quienes van a venir después, máxime cuando estamos revisando, sin consulta y sin diálogo previo, una política anterior que estimuló la inversión en un momento difícil para Uruguay, porque todo el país fue afectado por la crisis de 2002, pero en particular la industria automotriz. Es natural que en términos económicos lo que uno deje de comprar sean los automóviles. Además, hay que tener en cuenta las deudas de las empresas. Aquí se está afectando una inversión productiva y puestos de trabajo. Esa ecuación en términos del país también hay que analizarla, más aun cuando no hay materia de liberalización en ningún compromiso internacional previo. Se podrá decir que nuestro producto no es competitivo desde el punto de vista de la calidad. Tengo algún dato al respecto, pero me gustaría que los protagonistas dijeran cuántas fuentes de trabajo directas o indirectas están afectadas hoy en toda esta industria. ¿Qué inversión se está comprometiendo? Se habla de contratos, pero eso supone inversiones para poder cumplirlos. Quisiera saber qué represalias trae para la empresa el no cumplimiento de esos contratos. Si hay una ecuación negativa pueden generarse dificultades en el cumplimiento de los contratos. También sabemos que el no cumplir un contrato tiene costos. En términos de calidad, ¿a qué nivel estamos? Tengo conocimiento de ello, pero sería bueno dejarlo establecido. ¿Qué porcentaje está destinando Uruguay a la exportación y al mercado local? Eso es importante en un país que está diciendo que su recuperación económica -que no la negamos, más allá de que creemos que la mayoría de la gente no se enteró, pero por algún lado hay que empezar- está sobre la base del sector exportador.

SEÑOR BOSCH.- Tengo una serie de preguntas que formular. ¿En qué afecta esto los contratos de transporte ya perfeccionados? Seguramente se van a modificar los valores de fletes, en caso de poner en práctica este Decreto. ¿En qué afecta los negocios de compraventa de unidades cero kilómetro que están en proceso? ¿En qué afecta el mercado de venta de unidades usadas que están en stock en el mercado automotriz local, que lógicamente van a bajar su valor? Evidentemente, ese intercambio en el mercado local de comprar un vehículo nuevo entregando uno usado va a sufrir una baja importante.

También quisiera saber si afecta el stock de unidades cero kilómetro que ya han sido importadas y están en sus respectivas fábricas.

En líneas generales, esas son las interrogantes que queremos plantear a la Intercameral Automotriz, a los efectos de ir tomando conocimiento de esta situación, porque la Comisión de Industria, Energía y Minería está realmente preocupada por el tema.

SEÑOR SOLER.- Me gustaría que algunos temas los respondiera el señor Sojo, como los relativos a la amortización, a la financiación y al stock en cuanto a unidades importadas y a la industria nacional. En cuanto a lo relativo a la amortización y a la financiación, es un gran conocedor del tema, porque hace muchos años que está en él.

SEÑOR SOJO.- Agradezco la invitación, ya que nos ha permitido exponer nuestros puntos de vista sobre un asunto que es grave para el sector del transporte de nuestro país.

Antes de responder algunas de las preguntas formuladas, quiero hacer dos reflexiones que son importantes para ayudar a entender que el tema transporte de carga por carretera es complejo, que no se puede improvisar y menos regular aspectos por decreto de manera inconsulta.

La paupérrima fundamentación de este Decreto refiere a la competitividad. Competitividad parecería implicar rebaja de fletes, y quiero hacer notar que los camiones cero kilómetro en Uruguay tienen un valor menor que en Brasil y que en Argentina; entonces, podríamos pensar que las empresas uruguayas son más competitivas por tener acceso a camiones cero kilómetro más baratos que en esos países. Pero no es así porque los insumos son mucho más caros. El tema no es el del valor de los camiones y menos todavía el de su disponibilidad porque, hoy en día, hay stock de camiones nuevos, tal como lo señaló el señor Soler. O sea que quien quiera comprar un camión nuevo tiene disponibilidad inmediata. Simplemente, las empresas tienen escasa competitividad porque los insumos son más caros.

Voy a hacer otra reflexión que es bastante evidente. Los costos operativos de los camiones usados que se pretende importar son más altos que los de los camiones nuevos. En los países del Primer Mundo que necesitan ser eficientes para ser competitivos no se usan camiones viejos, sino nuevos. Entonces, pensar que nosotros vamos a ser más eficientes importando lo que otros dejaron de lado, realmente es engañarse.

Voy a responder las preguntas formuladas por los Diputados Pintado, Trobo y Bosch. Realmente, hay en plaza stock de camiones y los plazos de entrega de las diversas fábricas que nosotros representamos son relativamente breves. Diría que entre 30 y 60 días cualquier cliente tiene aquí el camión hecho a medida. Hoy en día, la mayoría de las fábricas produce los camiones a pedido. Entonces, el cliente dice: "Quiero un camión con estas características y estas otras", y se le responde que el plazo de entrega es de entre 45 y 60 días en Montevideo. Si el cliente, por una eventualidad, necesita un camión ya, para la próxima semana, siempre alguna de las fábricas representada por estas gremiales puede solucionar el asunto, puesto que es cuestión de llamar y decir: "Necesito tal camión" y, siempre, alguno va a responder: "Tengo un camión con esas características, aunque no es del color que el cliente solicitó", o "no tiene exactamente la misma especificación, pero ese tipo de camión lo conseguimos en una semana".

Por lo tanto, no es un argumento de recibo el hecho de que no haya stock o de que haya demoras grandes en el suministro. Las posibilidades de satisfacer la demanda estarían aclaradas.

Con respecto al contacto con el Ministerio de Economía y Finanzas, francamente, creo que no hemos tenido ninguno; no hemos sido consultados; por el contrario, todo indica que el contacto que la firma Soler tuvo con dicho Ministerio es contradictorio a lo establecido en este decreto. Y de ello nos enteramos por los diarios.

Sabemos que en Perú se están adoptando medidas restrictivas en cuanto a la importación de camiones usados, ya que ello trajo efectos perversos para el sector del transporte; virtualmente, quedó destruido; terminaron trabajando con una flota totalmente obsoleta. En la actualidad, hay una limitación muy estricta con respecto a la antigüedad y al tipo de camiones usados que se pueden importar.

En cuanto a la amortización de la flota, como ya dijo el señor Soler, si consideramos el costo de amortización en el flete, en el transporte, veremos que es un porcentaje muy pequeño, mucho menor que el del

combustible, el de los salarios, el de los aportes al Banco de Previsión Social, etcétera y, por supuesto, que mucho menor que el de mantenimiento.

Ayer, un transportista me decía: "Si a mí me regalasen el camión, posiblemente mi costo de transporte disminuyese un 10%, porque voy a tener que seguir pagando el combustible, el salario del chofer, el Banco de Previsión Social, el seguro, el mantenimiento, los neumáticos, los peajes, etcétera". O sea que el precio del vehículo tampoco puede ser usado como argumento porque, insisto, es una fracción del costo del flete.

SEÑOR TROBO.- Esta mañana, cuando estuvieron los transportistas, creí escuchar que en Uruguay -creo que también ahora en algún pasaje de la exposición del señor Soler se mencionó; quiero confirmarlo- el precio de los camiones ha bajado en los últimos tiempos y que está emparejado con el precio de Argentina y de Brasil e, inclusive, por debajo.

SEÑOR SOLER.- En efecto, es así. El precio de los camiones obedece a la ley de la oferta y la demanda. Durante estos últimos cinco años, concretamente, a partir de enero de 1999, cuando Brasil devalúa su moneda, el sector del transporte casi entra en colapso porque la demanda de fletes cayó verticalmente. Si analizamos las estadísticas, podemos decir que en los últimos cuatro años en nuestro país se vendieron no más de treinta camiones pesados. Es decir, una media de alrededor de siete camiones por año. Simplemente, no había demanda de camiones de transporte y eso hizo caer los precios. En efecto, hoy en día, un camión cero kilómetro vale menos en Uruguay que en Argentina y que en Brasil.

SEÑOR SOJO.- En cuanto a la pregunta relativa a la adecuación de la oferta a la situación del mercado, de acuerdo con lo que hemos señalado, hoy en día hay capacidad ociosa de transporte -seguramente lo dijeron los transportistas que visitaron esta Comisión- y existe disponibilidad para la entrega inmediata de unidades nuevas.

SEÑOR SOLER.- En cuanto a la inquietud planteada por el señor Diputado Bosch, actualmente, en NORDEX, estamos fabricando entre 12 y 14 camiones pesados por mes, lo cual involucra aproximadamente entre noventa y cien personas por todo concepto. Si tenemos en cuenta a los proveedores, la gente que trabaja en esto indirectamente, advertiremos que la relación es de dos o tres personas por cada puesto de trabajo directo. Estamos hablando de la expresión mínima del contrato que tenemos firmado con Renault Trucks, que son 140 o 150 camiones por año. Nosotros entendemos que Uruguay es un país ideal para la fabricación de productos específicos y no de aquellos que implican grandes series, como los camiones o algunos vehículos utilitarios; Uruguay está perfectamente dimensionado y preparado para ello. Llenando esos cupos, Uruguay podría tener derecho a más, pero llenando los de 800 camiones con Brasil y 800 camiones con Argentina tendría un nivel de ocupación que se situaría en más de veinte mil horas mensuales; lo puedo asegurar. Estamos hablando de 250.000 o 300.000 horas directas anuales en el sector, más todo lo directo. Eso da una magnitud del tema.

Durante los años precedentes tuvimos producciones de la Renault Express o el Renault Twingo; ahora bien, el armado de un camión pesado o grande equivale a la cantidad de horas de trabajo de siete u ocho autos. Digo esto para que tengan una idea clara de lo que estamos hablando. Esto en cuanto a la parte de ocupación.

En cuanto a la inversión, podemos decir que en asistencia técnica la cifra asciende a US$ 150.000 anuales en herramentales y en otro tipo de elementos; estimo que hemos realizado una inversión específica del orden de los US$ 700.000 u US$ 800.000.

Respecto a inversiones capacitarias, que fueron llevadas adelante entre 1998 y 2002 -que el señor Diputado Obispo tuvo la oportunidad de constatar- la cifra ascendió a US$ 16:000.000 que, a mi juicio, por metro cuadrado de galpón industrial debe ser la más alta del Uruguay. Esto da una idea de la inversión.

En lo que refiere a la posibilidad de acceder al mercado andino, recién estamos tomando conocimiento de él. Pero acá hay una realidad. El país que va a liderar toda América Latina es Brasil. Brasil es un país que, en definitiva, gusta de ejercer un cierto tipo de colonialismo y Uruguay, si es un poco inteligente, tendrá que aprovechar oportunidades que este deja por el camino -porque no puede ocupar todo-, e insertarse en el mercado con esos productos. Necesariamente, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia van a tener que

integrarse al MERCOSUR. Si nosotros obtenemos cupos de camiones de Brasil y Argentina -los dos países más importantes de América Latina-, será una cuestión de perseverar. Seguramente obtengamos también cupos en mercados como el colombiano, el venezolano, el ecuatoriano, el boliviano o el peruano. De hecho, la semana que viene estaremos exportando cinco camiones al mercado chileno, que es abierto, porque estamos bajo la sombrilla de lo que es una empresa grande como Renault, que nos permite acceder a este tipo de oportunidades. Esta empresa está interesada en que Uruguay obtenga cupos en todos esos países para acceder a ellos desde aquí. Creo que esta es una muy buena oportunidad que tenemos, que con esto estamos cuestionando y destruyendo absolutamente.

Sugeriría que el señor Ciaponi, quien se ocupa más de la parte comercial, respondiera cómo afecta esto a la parte de ventas de usados y cero kilómetro.

SEÑOR CIAPONI.- En cuanto a la pregunta planteada por el señor Diputado Trobo acerca de si hay más demanda que oferta, a pesar de que las condiciones económicas del país han mejorado, por lo menos en el último año, lamentablemente en nuestro sector sabemos anticipadamente que es el primero que cae y el último que arranca. Todavía en nuestro sector la mejoría es muy tenue; casi no se percibe.

Si hay stock para cubrir la demanda, ya lo contestó el señor Sojo; la reposición es bastante fácil.

En este momento la actividad económica en los salones de venta no es muy fluida y si así lo fuera, se obtendría una rápida respuesta.

Aprovecho la oportunidad para referirme al decreto que deja muchas cosas pendientes; parecería que hubiera sido elaborado entre las 3 y las 5 de la mañana, en forma apurada, porque cuando cita ciertas cosas, deja muchas puertitas abiertas. Por ejemplo, cuando se habla de la Posición NAM Nº 8704 se dejan fuera ciertos rubros; se podría importar un vehículo de tres toneladas que tuviera una cámara frigorífica. Esto es bastante sencillo. Una cámara frigorífica es la que conserva el frío, no tiene por qué generarlo. Entonces, se podría importar una pick-up con cámara frigorífica y entraría en esta categoría -no tendría por qué ser un camión-, porque están excluidos ciertos rubros, pero otros no. Y dejan fuera el más importante cuando en las Posiciones NAM dicen "los demás"; ya sabemos qué significa esto. Y si encontráramos un abogado hábil -los señores Diputados también lo son- podría explicar cuál es el motivo de la expresión "los demás".

Por último, quiero señalar que hace poco tiempo estuvimos en la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados -que al igual que esta tuvo la deferencia de recibirnos- para hablar sobre la reactivación de las ventas, debido a la rebaja de los impuestos, y se me ocurrió dar a conocer una pequeña estadística, que luego repetí en varios lugares. En ella se mostraba que al nivel de ventas que había en último año, o sea en 2003, la reposición del parque era realmente lamentable.

Voy a referirme específicamente a los camiones en general, porque no tengo muchas referencias de los camiones pesados y para ello tomaré estadísticas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Según la estadística que lleva esta Cartera, hasta el año 2002, que inclusive clasifica por departamento, se revela que hay 60.000 camiones. En varias reuniones que hemos tenido, el señor Sojo dijo que los camiones llegaban a un 25%, es decir, a unos 15.000, de los cuales aproximadamente el 30% no circulaba por diversos motivos.

En el año 1998, el parque era un poco menor, pero se vendieron 2.000 camiones. Eso significaba que una reposición total del parque de camiones -que es una actividad que debe interesar al país- hubiera tardado treinta años. Puede ser un período algo largo, pero es razonable. En países muy desarrollados los camiones no duran treinta años.

La venta total de camiones del año 2003 -el señor Sojo dijo que fueron seis o siete camiones pesados, el resto fueron livianos- fue de cien rodados. Quiere decir que la reposición hubiera llevado seiscientos años. Como chiste dije en una oportunidad que si un señor Diputado pensaba comprar un auto, que lo cuidara bastante porque le tenía que durar trescientos cincuenta años. Con esto pasa lo mismo. No hay camiones; el parque está envejecido y con estas medidas lo que se pretende es envejecerlo un poco más. No encuentro ninguna razón para esto. Los compañeros de la Intercameral lo explicaron bastante bien; debemos avanzar y ser más eficientes, pero con las últimas tecnologías, no con las que están absolutamente perimidas. Los países avanzan con tecnología de punta en materia de transporte y no con vehículos usados.

SEÑOR SOLER.- Faltarían contestar las preguntas formuladas por los señores Diputados Pintado y Trobo.

En cuanto a la calidad de los vehículos importados, depende de la empresa que los fabrica. En lo que respecta a los productos nacionales, si nosotros fabricamos un vehículo bajo licencia de Renault, debe tener el mismo estándar de calidad que un vehículo fabricado en cualquiera de las plantas Renault del mundo. De lo contrario, Renault no otorga el permiso de fabricación y menos el de comercialización. El nivel de calidad tiene que ser el mismo o mejor y eso lo controla Renault a través de auditorías permanentes de sus productos.

Respecto a la proporción mercado local -mercado de exportación, en nuestro caso-, de la industria nacional, en el mejor de los casos nunca destinamos más del 5%. El 95% generalmente está destinado a la exportación. Por eso nuestra preocupación por la gravedad de esta medida, que puede afectar seriamente los cupos y los acuerdos realizados en el MERCOSUR. Si no tiene la posibilidad de exportar, la industria nacional desaparece.

Me quedaría, entonces, un comentario que es de sentido común. Se preguntó cómo había influido esta medida en la venta y en los precios de los autos usados y en la venta de automóviles cero kilómetro. Si hay una cosa que caracteriza a Uruguay es cómo nos comunicamos todos las cosas que realmente nos interesan. Con una medida de estas, salvo alguna empresa transportista que ya tenga contratos generados y que precise cumplir con ellos, lo que predominará será un signo de interrogación que llevará a diferir las decisiones.

En cuanto a la venta de autos usados, también pasa exactamente lo mismo. Frente a la eventualidad de que empiecen a aparecer vehículos usados, sin conocer los niveles de precios que dichos vehículos tendrán, el mercado de usados tendrá un desconcierto absoluto acerca de cuál es el valor de referencia. Así que en cuanto a la venta de automóviles cero kilómetro y usados, si bien el Decreto salió el jueves en la página de la Presidencia, hoy ya podemos decir que empieza a afectar toda la realidad nacional, porque Uruguay es un país muy chico y todos sabemos lo que pasa.

Me quedaría pendiente una reflexión. En todo esto intervienen tres Ministerios: el de Transporte y Obras Públicas, el de Industria, Energía y Minería y el de Economía y Finanzas. Esta decisión se tomó a espaldas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. La mayoría de los jerarcas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas no conocía esta disposición, y entiendo que el señor Ministro tampoco, porque fue él quien trató de formalizar todo el sector del transporte en los dos últimos años, con medidas buenas y otras no tanto, pero que fueron impulsadas hasta sus últimas consecuencias. Esas medidas sirvieron para formalizar a las empresas y al sector y para evitar que sectores importantes pagaran sus fletes con especies, como lo hacían pagando el gasoil y descontándolo de sus contabilidades, por lo que los fletes siempre quedaban en negro.

Así que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas entiende que no participó en nada en esta medida y la Dirección Nacional de Industrias me consta que tampoco participó en esta medida. Entonces, pienso que la pregunta es bastante obvia: ¿a quién competió la redacción de este benemérito Decreto?

Les agradezco la preocupación, el tiempo dispensado y aspiro como uruguayo a tener reglas de juego que sean claras y definidas y que no se alteren por el mero capricho o la mera voluntad de alguien que un día se desveló y dijo: hay que cambiar esto.

SEÑOR TROBO.- Seguramente, la reunión está llegando a su fin. Es bueno trasmitir a los visitantes la voluntad que tiene el Parlamento de encontrar a esto una salida rápida. Lo mejor seguramente sea suspender el Decreto o derogarlo, creando el espacio para analizar el tema desde distintos puntos de vista. La gremial de transportistas nos ha ofrecido su voluntad y un espacio de tiempo que nos permita conversar con el señor Ministro de Industria, Energía y Minería, quien ya está invitado para concurrir a esta Comisión. También es bueno conocer vuestra opinión sobre la importancia de esa instancia. Lo que procuraremos nosotros es suspender el Decreto, creando un ámbito para que, de haber un nuevo Decreto, se dicte con conocimiento de causa y profundizando sobre todos los temas. La contribución de ustedes como gremial es muy importante para dar respaldo a la Comisión.

SEÑOR PAIS.- Nosotros habíamos comprometido la presencia del señor Diputado Molinelli en esta Comisión, pero me acaban de comunicar que por razones de fuerza mayor le fue imposible concurrir. Nosotros estábamos presidiendo la Comisión de Hacienda que hoy tenía una nutrida agenda, por lo

que no pudimos estar presentes en el desarrollo completo de esta reunión. No obstante, me gustaría dejar la constancia de que tanto el integrante titular de las Comisiones de Industria, Energía, Minería y de Turismo, como quien habla, estamos en la misma postura que acaba de expresar el señor Diputado Trobo. Entendemos que los efectos de una medida de esta naturaleza requieren un diálogo mucho más amplio y la consideración de una cantidad de factores que seguramente han sido puestos de relieve en esta reunión. También nosotros somos partidarios de la suspensión del Decreto hasta que se puedan evaluar adecuadamente todos esos efectos.

SEÑOR OBISPO.- En un sentido similar, entendemos que estas cosas hay que procesarlas de otra forma. Nos preocupa enormemente este tipo de medidas por el efecto que tienen, más allá de las consideraciones políticas que uno pueda hacer.

Quiero plantear como propuesta que invitemos a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas para realizar un trabajo en conjunto, para que en su ámbito también se analicen las consecuencias de este Decreto.

Les agradecemos la información brindada, que ha sido muy precisa y muy valiosa y que nos reafirma en nuestros conceptos. Ofrecemos el trabajo que podamos desarrollar en este ámbito para lograr que estas cosas se resuelvan de la mejor forma posible.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ya les dijimos a los transportistas que tenemos 72 horas para ver si destrabamos este conflicto. Nos alegra que desde los distintos sectores políticos haya señales coincidentes con lo que está planteado: la suspensión del Decreto y la apertura de un espacio a fin de conversar sobre el tema. Haremos todas las conexiones posibles para contar con la presencia de los señores Ministros de Industria, Energía y Minería y de Transporte y Obras públicas a fin de dialogar con ellos.

El país está enfrentado a un problema que no solamente afecta a los industriales. Las medidas propuestas por los transportistas incidirían en la producción, ya que en el Uruguay se podría trastocar todo lo que es transportable. Creo que estamos en un momento muy especial; por lo tanto, hacemos un compromiso para viabilizar la reunión con los miembros de las Comisiones de Industria, Energía y Minería y de Transporte y Obras Públicas a fin de encontrar una rápida solución.

SEÑOR SOLER.- Quiero hacer un último comentario a título personal.

En el Uruguay hay un decreto que se renueva cada 180 días, que prohibe la importación de autos y de camiones usados y voy a hacer una aclaración para que veamos cuál es la mentalidad que tenemos en nuestro país. Ese decreto se va renovando cada seis meses y el Ministerio de Economía y Finanzas se demora cuatro o cinco días en enganchar un decreto con otro. Entonces, siempre entran 80 o 100 autos, coincidentemente con ese lapso de cuatro o cinco días, entre suspensión y suspensión. ¡Qué bendito país este en el que uno tiene que trabajar con 180 días de plazo! Yo les digo a ustedes, que son Diputados, nuestros delegados para legislar, que ningún país, ningún tipo de actividad puede desarrollarse con un horizonte de 180 días.

Entonces, lo primero que tendría que hacer el Poder Ejecutivo es establecer normas con otra vigencia y no hacer renovaciones cada 180 días. Esto es absolutamente enfermizo y hace que nadie en el Uruguay pueda prever nada. Y el que está del otro lado de la calle juega a ver si en esos cuatro o cinco días que se le pasan al Subsecretario, al Ministro o al Director, puede meter los 80 o 100 autos que están conversados entre Fulano, Mengano y Perengano. Ese es el país en el que vivimos; sepámoslo.

Yo pido que tengan en cuenta esto: hay que suspender esta disposición, porque no se puede hacer nada con 180 días de escenario; absolutamente nada, ni comercio, ni industria, ni servicios; ni siquiera se puede vivir.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión tendrá en cuenta ese planteamiento.

Agradecemos la presencia de la delegación y nos mantendremos en contacto.

Se suspende la toma de la versión taquigráfica.